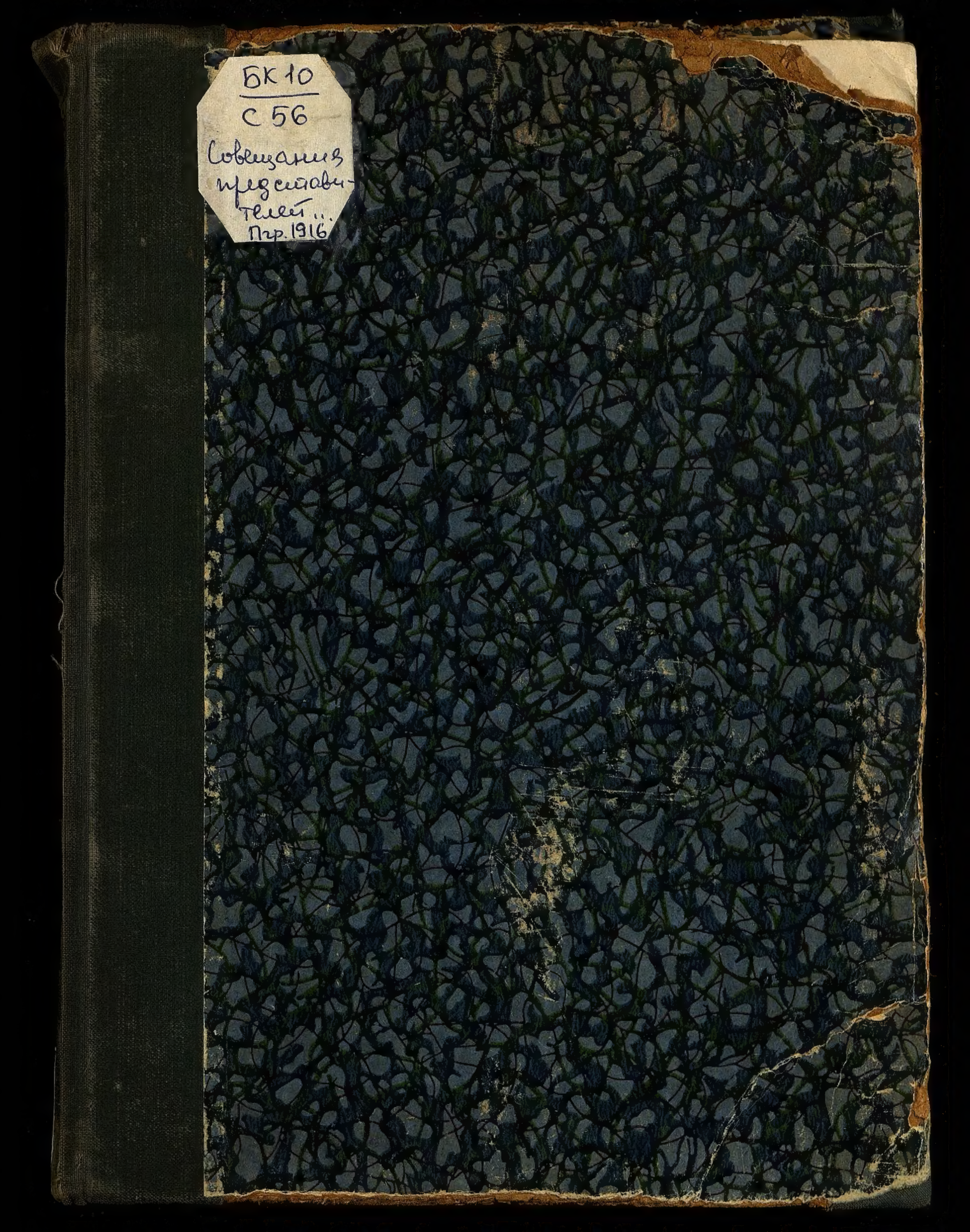
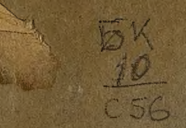

БК10
С 56
Совещания
представи-
телей...
Пгр. 1916



СЕКРЕТНО.
НА ПРАВАХЪ РУКОПИСИ.

ТРУДЫ

происходившихъ 20, 21 и 22 октября 1916 г.
Засѣданій

СОВѢЩАНІЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

Центральнаго и Областныхъ Военно-Промышленныхъ Комитетовъ

для обсужденія плана желѣзнодорожнаго строительства на ближайшее пятилѣтіе.

ПЕТРОГРАДЪ.
Типографія П. П. Гершунина, Коломенская ул., 43.
1916 г.

СЕКРЕТНО.
НА ПРАВАХЪ РУКОПИСИ.

ТРУДЫ

происходившихъ 20, 21 и 22 октября 1916 г.
Засѣданій

Совѣщанія Представителей

Центральнаго и Областныхъ Военно-Промышленныхъ Комитетовъ

для обсужденія плана желѣзнодорожнаго строительства на ближайшее пятилѣтіе.

ПЕТРОГРАДЪ.
Типографія П. П. Гершунина, Коломенская ул., 43.
1916 г.

Печатано на основанiи отношенiя г. Предсѣдателя Петроград-
ской Военно-Цензурной Комиссiи, отъ 28 октября 1916 г.
за № 16557.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Часть I.

Стенографическіе отчеты засѣданій.

Часть II.

I. Отзывы Областныхъ и Мѣстныхъ Военно-Промышленныхъ Комитетовъ.

Стран.

Предисловіе.

Если исчислить среднюю пропускную способность русской желѣзнодорожной сѣти и сопоставить ее съ среднимъ (на версту) размѣромъ предъявляемыхъ къ ней требованій на перевозки, то сразу можно будетъ усмотрѣть, что этой пропускной способности должно бы хватить на выполненіе значительно болѣе широкихъ требованій, нежели тѣ, что предъявляются жизнью къ желѣзнымъ дорогамъ.

Между тѣмъ, въ дѣйствительности мы наблюдаемъ серьезнѣйшія затрудненія на цѣломъ рядѣ важныхъ для страны направленій и явное несоотвѣтствіе между потребностью въ перевозкахъ и технической возможностью ихъ выполненія.

Объясняется это очень просто тѣмъ, что, тогда какъ во многихъ мѣстахъ и участкахъ сѣти имѣется неиспользованный запасъ пропускной способности, наоборотъ, въ многочисленныхъ другихъ направленіяхъ грузовой потокъ давно переросъ техническую мощность дорогъ.

Произошло это явленіе потому, что у насъ до сихъ поръ не существовало взгляда на нашу желѣзнодорожную сѣть какъ на единый аппаратъ.

Поэтому, разрѣшая сооруженіе новыхъ линій, мы никогда не задавались цѣлью выяснить, какъ работа этихъ новыхъ дорогъ отразится на работѣ всей сѣти и, особенно, тѣхъ ея элементовъ, которые должны будутъ непосредственно воспринять новый грузовой потокъ.

Между тѣмъ, еще 10 лѣтъ тому назадъ мнѣ удалось построить діаграмму, которая давала исчерпывающія указанія въ этомъ отношеніи. Именно, мною были построены кривыя: 1) длины сѣти за періодъ 1873—1905 г.г. и 2) средней на версту густоты движенія за тотъ же періодъ.

Обнаружилась удивительная вещь: эти двѣ кривыя, за рѣдкими исключеніями голода въ концѣ восьмидесятыхъ годовъ и періода японской войны, оказались идеально параллельными, т. е. количество перевозокъ на сѣти росло пропорціонально квадрату длины дорогъ.

Отсюда слѣдуетъ, для всего разсматриваемаго періода, такой законъ: новыя дороги, которыя, какъ извѣстно, обладаютъ всегда меньшей средней густотой движенія, нежели дороги старыя, съ развитой производительностью въ своемъ районѣ, не успѣваютъ, однако, вызвать паденіе густоты движенія на всей сѣти вообще потому, что онѣ на старыхъ дорогахъ вызываютъ бо́льшую работу перевозки, нежели та, которую онѣ сами производятъ въ своихъ предѣлахъ.

Ясно поэтому, что, строя новыя дороги (по преимуществу погрузныя) безъ заботы о соотвѣтственномъ усиленіи дорогъ, на которыя онѣ имѣютъ передавать свой грузъ, мы, рано или поздно, но должны были придти, не могли не придти, къ массовой перегрузкѣ дорогъ основной, старой сѣти.

Отсюда очевидно, что самый пріемъ разсмотрѣнія новыхъ дорогъ, какъ чего-то самостоятельнаго, былъ въ корнѣ ошибоченъ, что надо придти къ воззрѣнію на постройку новыхъ дорогъ, какъ на развитіе, расширеніе и увеличеніе единаго желѣзнодорожнаго аппарата и ни на минуту не упускать изъ виду непрерывное взаимодѣйствіе частей этого аппарата.

Но это фатально приводитъ насъ къ идеѣ плана сѣти, вмѣсто столь часто выдававшагося за планъ сѣти случайно набраннаго „списка линій", подлежащихъ сооруженію.

Надо разъ навсегда подчеркнуть, что между этими двумя понятіями есть непримиримое противорѣчіе.

„Списокъ линій" подразумѣваетъ отдѣльное, индивидуальное разсмотрѣніе каждой линіи и признаніе за ней той или иной очередности по мѣрѣ важности выполняемыхъ ею *непосредственно* задачъ.

Планъ сѣти—во главу угла кладетъ идею гармоничнаго развитія всего желѣзнодорожнаго аппарата въ цѣломъ и допускаетъ разрѣшеніе отдѣльныхъ линій, т. е. выполненіе отдѣльныхъ конкретныхъ задачъ по обслуживанію тѣхъ или иныхъ мѣстныхъ нуждъ, лишь въ мѣру ихъ способности улечься въ рамки правильной работы всей сѣти въ совокупности.

Говоря опредѣленнѣе, идея плана сѣти *не допускаетъ* сооруженія *самонужнѣйшихъ* (по мѣстнымъ, ихъ хотя бы, по серьезнѣйшимъ государственнымъ соображеніямъ) *линій, если* только *онѣ грозятъ разстройствомъ* работы существующей *сѣти*, или, доколѣ эта сѣть не приведена въ состояніе способности воспринимать добавочную работу по новымъ грузамъ съ этихъ новыхъ дорогъ.

Вся законность этого основного положенія вытекаетъ изъ того простого соображенія, что, при несоблюденіи условія о предварительной подготовкѣ сѣти, новая линія, создавъ весьма эфемерное обслуживаніе мѣстныхъ нуждъ, возбудивъ въ своемъ районѣ необоснованныя надежды на возможность дѣйствительно вступить въ торговыя сношенія съ другими районами, наноситъ, передавая свои грузы на забитую сѣть, жестокій ударъ интересамъ давно уже выявившимся, сжившимся съ возможностью безотказнаго пользованія желѣзными дорогами.

Небольшое благо, принесенное небольшому району, является источникомъ большого зла, наносимаго району, неизмѣримо большему, являющемуся носителемъ несравненно большаго количества интересовъ.

Вотъ отсюда и является мысль о пріоритетности общегосударственныхъ или областныхъ нуждъ при начертаніи сѣти передъ нуждами чисто мѣстными, хотя бы и весьма заслуживающими уваженія и удовлетворенія.

Но провести эту мысль въ жизнь можно, очевидно, только подчинивъ все будущее строительство идеѣ плана сѣти, ибо методъ ничѣмъ не связаннаго разрѣшенія отдѣльныхъ дорогъ, которымъ русская государственность шла до сихъ поръ, фактически привелъ насъ къ несогласованности въ мощности отдѣльныхъ элементовъ сѣти и — черезъ то — къ полному разстройству работы этой сѣти.

Есть однако, у идеи плана сѣти и еще одно достоинство, о которомъ нельзя умолчать.

Дѣло въ томъ, что техническое несовершенство нашей сѣти въ значительной мѣрѣ объясняется тѣмъ, что мы, увлеченные идеями малоразумной экономіи, искони, не обезпечивъ себя достаточно развитой сѣтью магистралей, пытались приступить къ постройкѣ питательныхъ подъѣздныхъ путей.

Но, благодаря именно недостаточности сѣти магистралей, всѣ такіе подъѣздные пути неизмѣнно стремились превращаться путемъ до- и перестройки, въ магистрали.

Вполнѣ понятно, что такіе quasi магистрали[1]) отличаются крайней разношерстностью техническихъ свойствъ и полной неспособностью къ *дешевому* выполненію массовыхъ перевозокъ: онѣ и излишне, не соотвѣтственно географіи и топографіи, удлинены и такъ, съ инженерной точки зрѣнія, слабо оборудованы въ основныхъ своихъ элементахъ (уклоны, длина станціонныхъ площадокъ, размѣры перегоновъ, и т. п.), что массовыя перевозки имъ, либо непосильны, либо выполняются ими значительно дороже того, что могъ бы, при другихъ условіяхъ, обезпечить современный уровень желѣзнодорожной техники.

Совокупность изложенныхъ выше мыслей, повидимому, настолько убѣдительна, что русская общественная мысль, безо всякихъ исключеній, сходится на одобреніи инициативы правительства, задавшагося цѣлью приступить къ разработкѣ плана сѣти.

Далеко не такое единодушіе царитъ, какъ въ смыслѣ самаго плана, насколько онъ выливается въ конечномъ итогѣ въ форму списка линій, такъ, особенно, въ смыслѣ очередности отдѣльныхъ линій.

На съѣздѣ представителей Областныхъ Военно-Промышленныхъ Комитетовъ была сразу подвергнута горячей критикѣ и большому сомнѣнію самая мысль о необходимости подчинить всѣ мѣстныя нужды велѣніямъ нужды общегосударственной.

Поэтому, списокъ внѣочередныхъ линій, составленный въ особомъ Соединенномъ Совѣщаніи подъ моимъ предсѣдательствомъ былъ отвергнутъ и Съѣздъ приступилъ къ составленію своего списка.

Полагаю, полезно подвергнуть этотъ списокъ анализу съ точки зрѣнія его соотвѣтствія изложеннымъ выше основнымъ идеямъ.

Приступая къ общей характеристикѣ избранныхъ въ самую первую очередь линій, надо, прежде всего, отказаться отъ попытокъ аргументировать въ ихъ пользу съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ, непосредственно ими обслуживаемыхъ.

Мѣстное значеніе какой-нибудь, скажемъ, Заволжской ж. д. неизмѣримо выше мѣстнаго значенія, напр., линіи Цареконстантиновка—Маріуполь—Таганрогъ. Однако, это не мѣшаетъ первой линіи значится въ I очереди, а второй—во внѣочередныхъ линіяхъ.

Очевидно, что отнюдь не идея болѣе существеннаго мѣстнаго значенія обусловила списокъ „внѣочередныхъ", дорогъ начинаемыхъ постройкою въ 1917 году.

1) Подробнѣе объ этомъ см. мою брошюру „О планѣ русской желѣзнодорожной сѣти", изданную въ 1907 г. Совѣтомъ Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли.

И дѣйствительно, краткій анализъ мотивовъ въ пользу каждой изъ дорогъ съ ясностью покажетъ, какая ихъ объединяетъ общая идея.

1) **МОСКВА—ДОНЕЦКІЙ БАССЕЙНЪ** 1.200 в.

Линія эта имѣетъ цѣлью давать *свободный* выходъ донецкому антрациту въ Москву въ обходъ переполненныхъ направленій черезъ Курскъ, Елецъ и Воронежъ. Такимъ образомъ линія — типично разгружающая.

2) **ХАРЬКОВЪ—ПЕНЗА—ИНЗА** 900 в.

6) **САРАТОВЪ—АЗОВСКОЕ МОРЕ** 900 в.

Обѣ линіи въ совокупности имѣютъ цѣлью обслужить направленіе изъ Донецкаго басейна на сѣверо-востокъ и, для сего, разгрузить, совершенно до послѣдняго предѣла, забитую Балашово-Харьковскую ж. д.

3) **АЛЕКСАНДРОВЪ-ГАЙ—ЧАРДЖУЙ** 1720 в.

Линія, имѣющая соединить Туркестанъ съ Европейской Россіей въ обходъ перегруженной Самара — Оренбургъ — Ташкентской ж. д.

4) **КОТЛАСЪ—СОРОКИ** 800 в.

Эта линія имѣетъ цѣлью создать сообщеніе Урала съ Сѣверными портами и тѣмъ разгрузить Петроградскій портъ и сильно забитую Сѣверную магистраль.

5) **ОРЕЛЪ—НОВГОРОДЪ** 711 в.

Эта линія есть элементъ магистрали Петроградъ—Орелъ, имѣющей задачею соединить Петроградъ съ Югомъ Россіи въ обходъ перегруженныхъ Николаевской и Московско-Курской ж. д.

7) **ДОЛИНСКАЯ—ВОЗНЕСЕНСКЪ** 270 в.

8) **УМАНЬ—ПОМОЩНАЯ—ДОЛИНСКАЯ** 270 в.

9) **ЦАРЕКОНСТАНТИНОВКА—МАРІУПОЛЬ—ТАГАНРОГЪ** 200 в.

Всѣ эти три линіи имѣютъ одну общую цѣль—достройки т. н. 2-ой Екатерининской ж. д., которая начата постройкой еще 15 лѣтъ тому назадъ въ цѣляхъ разгрузки основной линіи Екатерининской и не можетъ въ должной мѣрѣ выполнять своей роли именно по своей недостроенности—по отсутствію головныхъ участковъ. Такимъ образомъ, намѣченныя 3 линіи—типично транзитныя.

10) **НИЖНІЙ—СИМБИРСКЪ** 503 в.

Участокъ магистрали Ермолино—Кинель, особо срочный въ виду необходимости принять съ новооткрытой Бугульминской ж. д. грузы, совершенно непосильные для нѣсколькихъ участковъ Казанской ж. д.

11) ***КЕРЧЬ—ТУАПСЕ*** 301 в.

Также чисто транзитная линія, имѣющая цѣлью отвлечь кавказскіе грузы отъ перегруженнаго Ростовскаго узла и непосильно работающихъ участковъ, къ нему прилегающихъ.

12) ***ЕКАТЕРИНБУРГЪ—СИНАРСКАЯ*** и ***ШАДРИНСКЪ—МИШКИНО*** (или—Курганъ, или—Ишимъ) 300 в.

Главная задача этихъ двухъ линій—усилить западные переполненные участки Омской ж. д., по своей пропускной способности совершенно не соотвѣтствующіе мощности двупутной Сибирской магистрали на востокъ Омска.

13) ***ЧЕРУСТИ—РУЗАЕВКА*** 358 в.

Единственной задачей этой линіи является разгрузка участка Казанской ж. д. Рузаевка—Рязань, на которомъ, вслѣдствіе непрерывнаго роста движенія, неудовлетворяемаго никакими экстренными мѣрами, вплоть до 100-вагонныхъ составовъ, приходится иначе укладывать сплошной второй путь.

Сверхъ перечисленныхъ 13 линій Съѣздъ призналъ еще особо срочнымъ производство изысканій и приступъ вслѣдъ за симъ къ постройкѣ линіи Рыбинскъ—Кострома—Красноуфимскъ—Кыштымъ—Шадринскъ—Ишимъ.

Линія эта уже цѣликомъ транзитно-разгрузочная и имѣетъ цѣлью не допустить затраты столь необильныхъ у насъ рельсовъ на сплошной второй путь на линіи Званка—Вятка—Пермь—Екатеринбургъ—Ишимъ, которая совершенно перегружена и настоятельно требуетъ, либо усиленія, либо разгрузки. Съѣздъ же признавалъ, что, при нашей бѣдности рельсовыми путями, новая разгружающая дорога, какъ обслуживающая одновременно и много мѣстныхъ интересовъ, всегда желательнѣе второго пути, какъ извѣстно, экономической творческой силой необладающаго.

Суммируя мотивировку всѣхъ линій, выдвинутыхъ Съѣздомъ въ разрядъ „внѣочередныхъ" дорогъ, къ постройкѣ которыхъ надлежитъ приступить уже въ 1917 г., приходится признать, что онѣ объединены однимъ признакомъ—всѣ онѣ дороги „разгружающія", т. е. имѣютъ цѣлью привести въ нѣкоторый порядокъ существующую сѣть и тѣмъ сдѣлать ее способною воспринять и переработать—не говоря уже о какихъ-либо новыхъ грузахъ съ новыхъ дорогъ—хотя бы грузы, уже существующіе и безконечно ждущіе „очереди отправки" изъ-за непровозоспособности многихъ участковъ нашей сѣти.

Такимъ образомъ, одной общей причиной, по которой перечисленныя линіи были выдвинуты впередъ противъ многочисленныхъ другихъ линій I очереди, среди которыхъ не мало даже болѣе важныхъ по суммѣ представляемыхъ ими мѣстныхъ интересовъ, является соображеніе объ ихъ выдающейся „государственной“ важности въ силу ихъ назначенія способствовать упорядоченію нашего желѣзнодорожнаго аппарата въ цѣломъ, сдѣлать его, такъ сказать, транзитоспособнымъ.

Этотъ выводъ тѣмъ знаменательнѣе, что Съѣздъ началъ съ недовольства и недовѣрія къ тому основному принципу—разгрузки прежде всего,—на которомъ обосновало свою работу Особое Совѣщаніе подъ моимъ предсѣдательствомъ, а кончилъ—послѣ долгой и горячей критики—тѣмъ, что поставилъ въ число „внѣочередныхъ“ линій почти идеально весь списокъ Совѣщанія.

Дѣйствительно, вѣдь прибавлены только линіи Котласъ—Сороки и Царекoнстантиновка—Маріуполь—Таганрогъ (впрочемъ, пропущенная въ спискѣ Совѣщанія только по канцелярскому недосмотру, но самимъ Совѣщаніемъ принятая) и исключена линія Самара—Саратовъ, надо полагать, именно потому, что ея транзитное значеніе наименѣе ярко.

Это совпаденіе заключеній двухъ Совѣщаній, почти совершенно несовпадающаго состава, глубоко знаменательно.

Вѣдь не подлежитъ ни малѣйшему сомнѣнію, что наиболѣе крупный эффектъ въ смыслѣ усиленія производства въ странѣ новыхъ цѣнностей должны дать новыя дороги въ районахъ абсолютно лишенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Однако, Съѣздъ уклонился выдвигать впередъ т. н. піонерныя дороги,—или „дороги въ слабо обслуженныхъ областяхъ“, не взирая на всю заманчивость скорѣйшаго извлеченія на рынокъ спящихъ естественныхъ богатствъ страны.

И къ этому его принудила простая и очевидная жизненная необходимость. Вѣдь при планированіи „новой“ сѣти приходилось исходить изъ наличнаго состоянія сѣти „старой“.

Между тѣмъ, состояніе этой послѣдней во многихъ мѣстахъ таково, что она не справляется съ грузами, уже наличными.

Можно ли было при такихъ обстоятельствахъ допускать привлеченіе на эту сѣть еще какихъ бы ни было „новыхъ“ грузовъ?

Совершенно очевидно, что приведеніе хотя въ нѣкоторый порядокъ пріемоспособности дорогъ существующей сѣти выдвинулось на первый планъ.

И дѣйствительно, послѣ проведенія дорогъ „внѣочередныхъ“ дѣлается практически возможнымъ сооруженіе многихъ дорогъ громаднаго мѣстнаго значенія.

Напримѣръ *послѣ* линіи Рыбинскъ — Ишимъ *можно* начать строить всякія линіи въ Сибири, которыя будутъ питать грузомъ Великую Сибирскую магистраль. Нынѣ же такое строительство не допустимо, ибо и существующихъ грузовъ изъ Сибири не вывезти по слабости и забитости вывозныхъ изъ нея направленій.

Послѣ Александровъ Гай—Чарджуйской линіи *допустимо* развитіе сѣти въ Туркестанѣ.

Послѣ Саратовъ-Миллеровской линіи *можно* приступить и къ Южно-Сибирской.

Приступъ же къ постройкѣ всѣхъ этихъ глубоко важныхъ мѣстныхъ линій безъ предварительнаго осуществленія перечисленныхъ линій „внѣочередныхъ“ было бы настоящимъ государственнымъ бѣдствіемъ, ибо поднятые мѣстными дорогами новые мѣстные грузы не могли бы протолкнуться по старой сѣти до мѣста своего назначенія.

Этотъ принципъ внѣочередности линій разгружающихъ, т. е. подготовлящихъ сѣть къ пріему новыхъ грузовъ, вѣроятно будетъ руководящимъ для начертанія плана сѣти еще на много лѣтъ впередъ, ибо кромѣ тѣхъ линій, которыя разгружаются намѣченными 13—14 линіями, на сѣти есть еще не мало опасныхъ мѣстъ. Укажу, для примѣра, на участки Саратовъ—Ртищево, Москва—Брянскъ, Кіевъ—Фастовъ, Петроградъ—Жлобинъ и др.

Непрекращающій ростъ движенія по русской сѣти вѣроятно уже на 1918 г. заставитъ поставить „внѣ очереди“, кромѣ ряда особо назрѣвшихъ чисто „мѣстныхъ“ линій, и не малое число разгружающихъ.

Если же принципъ—прежде всего разгрузка—будетъ преданъ забвенію, то Россіи еще не разъ придется выдержать кризисъ желѣзнодорожнаго движенія, ибо, вѣдь, все столь болѣзненно ощущаемое нами недомоганіе сѣти обусловлено главнымъ образомъ тѣмъ что мы упорно забывали подготовлять существующую сѣть къ пріему новыхъ грузовъ съ новыхъ дорогъ, на сооруженіе которыхъ насъ толкалъ экстенсивный русскій духъ.

Пора поэтому переходить къ дѣйствительной интенсификаціи нашего желѣзнодорожнаго хозяйства.

Пора сдѣлать нашу желѣзнодорожную сѣть дѣйствительно мощной.

До сихъ же поръ мы за интенсификацію принимали непомѣрную, въ мірѣ невиданную, загрузку основныхъ магистралей, изъ за чего мы и оказались въ черный день безъ всякихъ запасовъ мощности

Единственный же путь правильно рѣшить такъ поставленную задачу—это продуманный, согласованный въ своихъ частяхъ и неуклонно проводимый въ жизнь „планъ сѣти".

Товарищъ Предсѣдателя Центр. Военно-Пр. Комитета
Членъ Государственной Думы ***А. А. Бубликовъ.***

СПИСОКЪ

лицъ, участвовавшихъ въ засѣданіяхъ Совѣщанія при Центральномъ Военно-Промышленномъ Комитетѣ 20, 21 и 22 Октября 1916 года.

Представители Военно-Промышленныхъ Комитетовъ.

Архангельскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Кривоноговъ, И. В.—Членъ Государственной Думы.
2) Ленгауэръ, В. А.
3) Преображенскій, Н. В.

Астраханскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Виноградовъ, В. А.—Членъ Государственной Думы.
2) Доможировъ, С. П.

Балтскій Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Петковичъ, Н. А.

Владивостокскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Преображенскій, Н. А.
2) Русановъ, А. Н.—Членъ Государственной Думы.

Восточно-Китайскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Кн. Хилковъ, С. Н.

Забайкальскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Волковъ, Н. К.—Членъ Государственной Думы.

Закавказскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Москалевъ, С. А.

Зауральскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Семеинъ, В. А.

Омскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Скороходовъ, А. А.

Пензенскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Метлошъ, Ф. А.
2) Соколовъ, В. П.

Пермскій Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Сиговъ, И. С.

Петроградскій Окружной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Борысовичъ, Г. Ю.
2) Бринкъ, А. Ф.
3) Гебенштрейтъ, Г. Д.
4) Дюфуръ, В. В.
5) Комиссаровъ, И. И.
6) Роховичъ, Г. Я.

Петропавловскій Мѣстный Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Ушаковъ, Л. С.

Самарскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Башкировъ, В. Н.
2) Богоявленскій, К. В.
3) Канъ, А. И.
4) Клюжевъ, И. С.—Членъ Государственной Думы.
5) Колесниковъ, В. С.
6) Петровъ, В. Г.

Саратовскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Мальцевъ, В. Р.

Семипалатинскій Мѣстный Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Дунинъ-Марцинкевичъ, С. Ф.

Симбирскій Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Волковъ, М. А.

Средне-Азіатскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Москвитиновъ, И. І.

Сѣверо-Западнаго Края Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Зайдель, М. Л.
2) Калецкій, И. Ю.

Иркутскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Бобровскій, И. М.
2) Половниковъ, В. Т.
3) Фризеръ, Я. Д.

Казанскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Боронинъ, В. Д.
2) Годневъ, И. В.—Членъ Государственной Думы.
3) Крестовниковъ, Г. А.
4) Набоковъ, П. П.
5) Перцовъ, В. В.
6) Щербаковъ, А. Н.

[illegible] Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Монаховъ, Н. В.

Красноярскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Востротинъ, С. В.—Членъ Государственной Думы.
2) Почкинъ [illegible]
3) Троицкій, П. С.
4) Усковъ, В. П.

Московскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Котляревскій, С. А.
2) Куровъ, Н. А.
3) Образцовъ, В. Н.
4) Смирновъ, С. А.
5) Раецкій, С. С.
6) Переверзевъ, В. Н.

Нижегородскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Башкировъ, Н. М.
2) Будиловъ, М. И.
3) Кукинъ, Ф. А.
4) Сироткинъ, Д. В.
5) Таланцевъ, З. М.

Одесскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Авдуловъ, П. В.
2) Гутникъ, С. М.

3) Коньча, П. М.
4) Соболевъ, Н. Н.
5) Сыркинъ, Ю. А.
6) Троцкій, С. И.

Томскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Зубашевъ, Е. Л. — Членъ Государственнаго Совѣта.
2) Ивановъ, Е. П.
3) Ломовицкій, П. Ф.

Уральскій Горнопромышленный Военно-Промышленный Комитетъ

1) Вольтманъ, В. Н.
2) Кутлеръ, Н. Н.
3) Розенталь, А. С.

Уральскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Ивановъ, П. В.

Уфимскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ.

1) Подобѣдовъ, В. А.

ЧЛЕНЫ ЦЕНТРАЛЬНАГО ВОЕННО-ПРОМЫШЛЕННАГО КОМИТЕТА, ЕГО ПРЕЗИДІУМА И ОСОБО ПРИГЛАШЕННЫЯ ЛИЦА.

1) Абросимовъ, В. М. . . Рабочая Группа Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета.

2) Батюшковъ, В. Д. . . Сельско-Хозяйственная Палата.

3) Богдановскій, А. Е. . Совѣтъ Съѣздовъ средней и мелкой промышленности и торговли.

4) Борисовъ, А. А. . . . Вологодское О-во изученія Русскаго Сѣвера.

5) Брейдо, Г. Е. . . . . Рабочая Группа Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета.

6) Бубликовъ, А. А. . . . Товарищъ Предсѣдателя Центральнаго Военно - Промышленнаго Комитета, членъ Государственной Думы.

7) Варзаръ, В. Е. . . . Представитель Министерства Торговли и Промышленности въ Центральномъ Военно-Промышленномъ Комитетѣ.

8) Гвоздевъ, К. А. . . . Рабочая Группа Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета.

9) Гринъ, И. Д. . . . . Петроградскій Земско-Городской Областной Комитетъ по снабженію арміи.

10) Дынинъ, И. А. . . . Предсѣдатель Совѣта Справочнаго Бюро Центральнаго Военно-

Промышленнаго Комитета и Совѣта Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли.

11) Зерновъ, Д. С. . . . Товарищъ Предсѣдателя Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета.

12) Ивановъ, Д. Л. . . . Императорское Техническое О-во.

13) Изнаръ, Н. Н. . . . Товарищъ Предсѣдателя Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета.

14) Коноваловъ, А. И. . . Замѣститель Предсѣдателя Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета, членъ Государственной Думы.

15) Баронъ Майдель, Г. Х. Товарищъ Предсѣдателя Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета.

16) Маргуліесъ, М. С. . . Товарищъ Предсѣдателя Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета.

17) Могиленскій, Е. А. . Одесскій Биржевой Комитетъ.

18) Началовъ, М. Я. . . Ачинскъ-Минусинская ж. д.

19) Поповъ, Д. Я. . . . Членъ Государственной Думы.

20) Сибилевъ, В. Д. . . Членъ Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета.

21) Смирновъ, В. И. . . Петроградскій Земско-Городской Областной Комитетъ по снабженію арміи.

22) Уржумцевъ, В. В. . . Членъ Бюро Перевозочнаго Отдѣла Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета.

23) Успенскій, Ю. И. . . Министерство Путей Сообщенія.

24) Фроловъ, А. Н. . . . Членъ Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета.

25) Червинскій, П. П. . . Министерство Путей Сообщенія.

26) Чернышевъ, И. В. . Петроградскій Комитетъ Военно-Технической помощи.

27) Чучупалъ, А. А. . . . Всероссійская Сельско-Хозяйственная Палата.

28) Шубинъ, И. А. . . . Совѣтъ Съѣздовъ Судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна.

29) Юреневъ, П. П. . . . Представитель Всероссійскаго Союза Городовъ.

Часть I.

Стенографическій Отчетъ происходившихъ 20, 21 и 22 октября 1916 г. Засѣданій Совѣщанія Представителей Центральнаго и Областныхъ Военно-Промышленныхъ Комитетовъ для обсужденія плана желѣзнодорожнаго строительства на ближайшее пятилѣтіе.

1-е засѣданіе.

20-го октября 1916 г. (Днемъ).

Предсѣдательствующій А. И. Коноваловъ. Позвольте, господа, открыть наше засѣданіе. Февральскій Съѣздъ представителей Военно-Промышленныхъ Комитетовъ выразилъ пожеланіе, чтобы Бюро Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета собирало по возможности ежемѣсячно расширенныя совѣщанія представителей Областныхъ Военно-Промышленныхъ Комитетовъ для обсужденія важнѣйшихъ текущихъ вопросовъ. Такія ежемѣсячныя расширенныя совѣщанія и созывались, начиная съ марта мѣсяца. Таковымъ является и настоящее наше совѣщаніе. Предметомъ его занятій является вопросъ о выработкѣ программы желѣзнодорожнаго строительства на предстоящее пятилѣтіе 1917—1922 г.г.

Господа, среди необъятной массы чрезвычайно важныхъ государственныхъ вопросовъ, которые выдвинуты войною въ первую очередь, и которые ждутъ неотложно своего разрѣшенія, не подлежитъ сомнѣнію, что однимъ изъ важнѣйшихъ является вопросъ о развитіи путей сообщенія, въ частности, вопросъ о развитіи желѣзнодорожныхъ путей. Основа духовнаго, культурнаго и политическаго преуспѣянія страны тѣснѣйшимъ образомъ связана съ экономическимъ ея развитіемъ. Экономическое развитіе страны, какъ основной своей предпосылки, требуетъ широкой планомѣрной сѣти желѣзныхъ дорогъ. Эта, казалось бы, простая азбучная истина, этотъ ясный принципъ государственно-экономической политики въ нашихъ правительственныхъ кругахъ, однако, не пользовались достаточнымъ авторитетомъ и достойнымъ признаніемъ, и нужны были потрясающія событія, переживаемыя нынѣ для того, чтобы въ правительственныхъ кругахъ ясной стала необходимость усиленнаго, широкаго и планомѣрнаго желѣзнодорожнаго строительства, чтобы стала ясной для страны необходимость въ густой сѣти желѣзныхъ дорогъ, строго продуманной въ

своихъ основахъ, какъ въ отношеніи соображеній стратегическихъ, такъ и финансово-экономическихъ. Общественныя организаціи, въ томъ числѣ Совѣтъ Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли, уже давно энергично и настойчиво высказывались за необходимость преобразованія нашей желѣзнодорожной политики, настаивая на необходимости усиленнаго желѣзнодорожнаго строительства, и указывая цѣлый рядъ тѣхъ возможныхъ реформъ, которыя могли бы способствовать упорядоченію желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Многіе здѣсь присутствующіе были участниками 5-го и 7-го Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли, и помнятъ навѣрное, сколь много вниманія было удѣлено вопросамъ желѣзнодорожной политики, сколь широко освѣщались вопросы желѣзнодорожнаго строительства. Государственная Дума 3-го и 4-го созыва, въ лицѣ ея отдѣльныхъ фракцій и отдѣльныхъ членовъ, также неоднократно указывала на тѣсную связь между правильнымъ функціонированіемъ народно-хозяйственнаго организма и степенью обезпеченія страны путями сообщенія, въ томъ числѣ желѣзными дорогами, самымъ фактомъ своего сооруженія содѣйствующими созданію и увеличенію національнаго богатства путемъ вовлеченія въ торгово-промышленный оборотъ новыхъ цѣнностей.

Настойчивыя указанія со стороны общественныхъ организацій и Государственной Думы побудили правительство, за годъ до войны, т. е. въ 1913 году, также приступить къ выработкѣ плана желѣзнодорожнаго строительства. Планъ этотъ намѣчался для осуществленія въ 1915—1917 г.г. Міровая катастрофа, разразившаяся въ 1914 году, повидимому, и въ области желѣзнодорожнаго строительства, какъ и во многихъ областяхъ финансовой, государственной и политической жизни Россіи, послужитъ исходнымъ моментомъ для новой эры. Настоящій моментъ, когда событія, происходящія въ тылу, обнаружили всю ошибочность и опасность игнорированія интересовъ тыла, даетъ новый и могучій толчекъ къ дальнѣйшему всестороннему и интенсивному разсмотрѣнію вопроса желѣзнодорожнаго строительства. Въ началѣ текущаго года образована Особая Междувѣдомственная Комиссія подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія т. с. И. Н. Борисова по выработкѣ плана желѣзнодорожнаго строительства на предстоящее пятилѣтіе 1917—1922 г.г. Совѣщаніе это носило узко-вѣдомственный характеръ. Къ участію въ немъ были привле-

чены нѣкоторые члены Гос. Думы и Гос. Совѣта, нѣсколько общественныхъ дѣятелей, знатоковъ желѣзнодорожнаго вопроса, но широкаго сотрудничества общественныхъ организацій допущено не было. Предполагается, что послѣ того, какъ эта Комиссія закончитъ свои работы, таковыя будутъ, конечно, представлены Министерствомъ Путей Сообщенія на утвержденіе законодательныхъ учрежденій. Основная работа, на которой остановилась Комиссія Борисова, сводилась къ тому, что, прежде всего, она разсмотрѣла всѣ одобренныя уже къ постройкѣ линіи. Затѣмъ, Комиссія опредѣлила норму ежегоднаго желѣзнодорожнаго строительства, установила извѣстную очередность въ постройкѣ линій и подвергла бѣглому обсужденію планъ фактической возможности осуществленія признанныхъ необходимыми къ постройкѣ линій. Въ основу плана, выработаннаго этой Комиссіей, легла идея необходимости постройки желѣзнодорожныхъ линій, обслуживающихъ уже установившееся грузовое движеніе и разгружающихъ забитыя направленія, а также постройки піонерныхъ желѣзныхъ дорогъ, пріобщающихъ новые районы къ экономической жизни страны. Не включая желѣзныхъ дорогъ стратегическихъ, списокъ линій, зачисленныхъ въ планъ, выработанный Комиссіей т. с. И. Н. Борисова, обнималъ собою 50.448 верстъ, изъ нихъ 31,254 в. линій первой очереди, въ томъ числѣ 2.000 в. вѣтвей. Комиссія предполагала къ постройкѣ около 30,000 верстъ въ пятилѣтній срокъ, по 6.000 верстъ ежегодно. Линіи, проектируемыя къ постройкѣ, были Комиссіей отнесены въ различныя очереди по степени необходимости ихъ осуществленія — а именно въ первую, вторую и послѣдующія. Вотъ основной планъ выработанный Комиссіей т. с. И. Н. Борисова. Планъ этотъ былъ разсмотрѣнъ Соединеннымъ Совѣщаніемъ Перевозочнаго Отдѣла Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета и Комиссіи по желѣзнодорожнымъ вопросамъ Совѣта Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли, подъ предсѣдательствомъ члена Государственной Думы А. А. Бубликова, являющагося Предсѣдателемъ Перевозочнаго Отдѣла Центральнаго Комитета. Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ А. А. Бубликова не вполнѣ согласилось съ выводами Комиссіи т. с. Борисова, какъ въ отношеніи ряда проектируемыхъ линій, такъ и въ отношеніи порядка постепенности ихъ сооруженія. Я не буду касаться, господа, этой разницы во взглядахъ, потому что будетъ предоставлено слово докладчику, который, по всей вѣроят-

ности, и представить Вамъ всѣ тѣ соображенія, которыя легли въ основу плана желѣзнодорожнаго строительства, выработаннаго Совѣщаніемъ, въ которомъ онъ предсѣдательствовалъ.

Всѣ эти матеріалы, разработанные А. А. Бубликовымъ, поступили въ концѣ іюля въ Бюро Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета, и послѣдній въ свою очередь разослалъ всѣ имѣвшіеся въ его распоряженіи матеріалы Областнымъ Комитетамъ въ августѣ мѣсяцѣ, для того, чтобы они имѣли возможность на мѣстахъ разсмотрѣть ихъ и представить свои окончательныя заключенія. Такимъ образомъ въ настоящій моментъ, г.г., мы приступаемъ къ разсмотрѣнію чрезвычайно сложной и отвѣтственной задачи, правильное разрѣшеніе которой будетъ имѣть безспорно рѣшающее значеніе для будущаго экономическаго развитія Россіи. Въ цѣляхъ наиболѣе цѣлеобразнаго направленія нашихъ работъ я полагалъ бы, г.г., необходимымъ сосредоточить наше вниманіе исключительно на вопросахъ, непосредственно связанныхъ съ установленіемъ самаго желѣзнодорожнаго плана. Всѣ другіе вопросы, также чрезвычайно важные, какъ вопросъ финансированія новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, вопросъ о привлеченіи иностраннаго капитала, вопросъ о покрытіи всей потребности въ металлѣ для осуществленія плана сѣти, вопросы о подвижномъ составѣ и о высшемъ техническомъ персоналѣ для новыхъ дорогъ,—я бы предложилъ оставить, такъ сказать, внѣ поля нашего зрѣнія. Въ противномъ случаѣ получится такой громадный необъятный матеріалъ, съ коимъ мы не справились бы въ теченіе тѣхъ нѣсколькихъ засѣданій, которыя мы имѣемъ въ нашемъ распоряженіи. Наша задача начертать ту схему желѣзнодорожныхъ линій, которая является необходимой къ осуществленію въ ближайшее пятилѣтіе, согласно даннымъ, диктуемымъ знаніемъ мѣстной жизни, и въ соотвѣтствіи съ тѣми обще-государственными потребностями и нуждами, которыя такъ ясно и такъ рельефно проявились въ настоящую войну.

Господа, этимъ я заканчиваю и прошу Васъ выслушать докладъ члена Государственной Думы А. А. Бубликова, который подробно изложитъ Вамъ результаты работъ Совѣщанія, происходившаго подъ его предсѣдательствомъ.

А. А. Бубликовъ. Вамъ всѣмъ памятно, г.г., какъ десять лѣтъ тому назадъ, послѣ пережитой Россіей японской кампаніи и революціоннаго времени, желѣзнодорожный аппаратъ пришелъ въ чрезвычай-

ное разстройство. Образовавщійся въ это время Совѣтъ Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли, справедливо полагая, что все будущее развитіе нашей промышленности и торговли стоитъ въ неразрывной связи съ правильнымъ развитіемъ желѣзнодорожнаго дѣла, развилъ чрезвычайно интенсивную дѣятельность къ изысканію способовъ привести нашъ желѣзнодорожный аппаратъ въ удовлетворительное состояніе. Я не буду напоминать весьма широкую и по своимъ результатамъ плодотворную дѣятельность Совѣта Съѣздовъ, коснусь лишь одной стороны этой дѣятельности, которая непосредственно имѣетъ отношеніе къ вопросу, насъ занимающему. Десять лѣтъ тому назадъ одинъ изъ авторитетныхъ и крупныхъ дѣятелей русскаго желѣзнодорожнаго дѣла выступилъ здѣсь съ докладомъ, въ которомъ касался планировки дальнѣйшаго нашего строительства, и пришелъ къ выводу, что Россія снабжена магистралями въ достаточномъ количествѣ и что ей надлежитъ приступить къ постройкѣ дешевыхъ подъѣздныхъ путей, которые на опредѣленную сумму денегъ обѣщали дать намъ максимумъ новыхъ линій. Тогда же я категорически разошелся съ этимъ заключеніемъ и выступилъ съ докладомъ, въ которомъ высказывалъ идею, что основная ошибка нашего желѣзнодорожнаго дѣла состоитъ именно въ томъ, что мы съ самыхъ первыхъ шаговъ въ области постройки желѣзныхъ дорогъ приходили къ тому, что магистралей у насъ достаточно и что пора строить подъѣздные пути. Результатомъ этой политики является чрезвычайно неправильное начертаніе нашихъ основныхъ магистралей и чрезвычайно разношерстный составъ по своимъ техническимъ свойствамъ большинства нашихъ „главныхъ" линій. Въ виду этого, я считалъ, что основнымъ условіемъ для избѣжанія всѣхъ этихъ бѣдъ въ будущемъ и для достиженія правильнаго начертанія и правильнаго развитія желѣзнодорожной сѣти намъ необходимо заняться составленіемъ плана дальнѣйшаго строительства, составленіемъ плана сѣти. Идея этого плана была встрѣчена довольно сочувственно въ 3-ей Думѣ; однако, противникомъ ея выступилъ тогдашній глава правительства—графъ Коковцовъ. Онъ самымъ энергичнымъ образомъ отрицалъ значеніе и самую возможность созданія плана сѣти, и правительство его устами отказалось отъ мысли подойти къ дальнѣйшему развитію сѣти сознательно, путемъ объединенія всего этого дѣла одной мыслью, съ продуманностью и согласованіемъ его во всѣхъ частяхъ. Однако, разстройство желѣзнодорожнаго аппарата, обнаружившееся

во время этой войны, заставило, наконецъ, правительство признать, что дальше идти тѣмъ путемъ, какимъ оно шло донынѣ въ проектированіи новыхъ дорогъ, нельзя. Необходимо въ это огромное хозяйственное предпріятіе внести какую-либо руководящую идею, необходимо созданіе такъ называемаго, плана сѣти.

Планъ этотъ есть, г.г., тотъ путь, которымъ можно подойти къ созданію идеальной желѣзнодорожной сѣти. Но каковы свойства такой идеальной сѣти? Эта желѣзнодорожная сѣть въ своихъ элементахъ должна совпадать съ основными грузовыми тяготѣніями всей страны. Совершенно очевидно, что только при этомъ условіи сѣть эта можетъ обслуживать дешево существующія въ странѣ грузовыя потоки.

Эта сѣть должна быть планирована такъ, чтобы элементъ каждой отдѣльной магистрали, обслуживающей грузовой потокъ, былъ развитъ въ соотвѣтствіи съ провозоспособностью другихъ ея элементовъ, т. е., чтобы не было перегрузки и закупорки отдѣльныхъ участковъ и узловъ, какъ это наблюдается сейчасъ. Получается такой выводъ, что нельзя смотрѣть на всѣ новыя дороги какъ на нѣчто самодовлѣющее, какъ на средство удовлетворить ту или иную нужду, а надо на нихъ смотрѣть какъ на элементъ одного цѣлаго, одной всероссійской желѣзнодорожной сѣти, единаго желѣзнодорожнаго аппарата. Поясню примѣромъ. Съ точки зрѣнія мѣстныхъ нуждъ, напр., чрезвычайно полезно, а, можетъ быть, удастся доказать, почти необходимо и неизбѣжно сооруженіе двухъ такихъ линій, какъ Котласъ—Сороки и Котласъ—Свирь. Съ точки зрѣнія плана сѣти эти двѣ линіи сооружаться нынѣ же абсолютно не могутъ, ибо онѣ идею плана сѣти совершенно нарушаютъ. Дѣйствительно, эти двѣ дороги будутъ спроектированы по тѣмъ условіямъ, какъ мы обыкновенно за послѣднее время строимъ, то онѣ будутъ провозить въ день примѣрно 1.500 вагоновъ, а наличная сѣть подойдетъ къ этимъ двумъ дорогамъ захолустной вѣткой отъ Вятки, пропускающей 250 вагоновъ. Отсюда совершенно очевидно, что сооруженіемъ вышеназваныхъ двухъ линій мы создадимъ на русской сѣти новую чрезвычайно непріятную и трудно разрѣшимую пробку. Укажу на другой примѣръ. Скажемъ, назрѣла и не подлежитъ малѣйшему сомнѣнію необходимость цѣлаго ряда линій въ Западной Сибири. Но, тѣмъ не менѣе, съ точки зрѣнія правильности начертанія плана сѣти приступать къ устройству этихъ дорогъ нельзя, ибо

существующій выходъ съ Урала въ Европейскую Россію перегруженъ. Вѣдь не только существующія, но и оканчивающіяся постройкой выходныя желѣзныя дороги настолько обезпечены наличнымъ грузомъ, что о принятіи на нихъ какихъ-либо грузовъ отъ вновь проектируемыхъ дорогъ слѣдуетъ абсолютно отказаться, ибо для нихъ эта задача непосильная. Поэтому съ точки зрѣнія плана сѣти, съ точки зрѣнія согласованнаго и планомѣрнаго развитія желѣзнодорожнаго аппарата, какъ единаго цѣлаго, никакая постройка желѣзной дороги въ районѣ Западной Сибири и Урала недопустима, доколѣ выходъ этихъ грузовъ не обезпеченъ съ Урала на западъ и на сѣверо-западъ. Вотъ эта идея приводитъ въ конечномъ результатѣ къ положенію, что планъ сѣти требуетъ подчиненія всѣхъ интересовъ мѣстныхъ общей идеѣ согласованнаго въ своихъ частяхъ желѣзнодорожнаго аппарата въ цѣломъ, подчиненіе мѣстныхъ интересовъ интересу общему.

Подходя съ этой мѣркой къ суммѣ тѣхъ дорогъ, которыя были намѣчены Комиссіей инженера Борисова, Совѣщаніе, работавшее подъ моимъ предсѣдательствомъ въ Центральномъ Военно-Промышленномъ Комитетѣ, пришло къ исходному положенію, что прежде всего и раньше всего необходимо соорудить тѣ дороги, которыя въ достаточной степени исправятъ недостатки существующей сѣти, которыя приведутъ ее къ возможности справляться не съ какими-то новыми грузами, а съ тѣми, кои имѣются налицо. Итакъ, первоначальными, совершенно, такъ сказать, не идущими ни въ какое сравненіе ни съ какими другими, хотя бы самыми важными линіями, являются тѣ новыя дороги, которыя имѣютъ разгрузить наши основныя магистрали, нынѣ въ большинствѣ случаевъ забитыя грузами. Всѣ другія задачи, какъ по обслуживанію мѣстныхъ нуждъ, такъ и по созданію новыхъ направленій грузовыхъ тяготѣній и новаго способа улучшенія нашего разсчетнаго баланса, второстепенны по сравненію съ основной задачей разгрузки тѣхъ магистралей, которыя отказываются служить. Вотъ то основное идейное противорѣчіе, которое было между Комиссіей Борисова и Совѣщаніемъ Центральнаго Комитета.

Я позволю себѣ теперь охарактеризовать и попытаться расчленить тѣ линіи, которыя были выработаны Комиссіей Борисова, дабы установить масштабъ предстоящей намъ работы. Комиссія намѣтила 66 линій въ первую очередь. Въ это число вошли нѣкоторыя линіи, я бы сказалъ—просто по недоразумѣнію, линіи, ко-

торыя по силѣ основныхъ положеній работы Комиссіи Борисова вовсе входить не должны въ выработанный ею списокъ. Это линіи чисто мѣстнаго значенія, какъ, напр., небольшая вѣтка Бала—Ишемъ—Нефте-Дагъ протяженіемъ всего 35 верстъ. Такія вѣтки попали въ этотъ списокъ совершенно случайно, потому только, что о нихъ заговорили. Между тѣмъ, для нихъ въ планѣ опредѣлено оптомъ 2.000 верстъ. Вотъ если исключить восемь такихъ вѣтвей длиной сто верстъ въ среднемъ, то останется 59 линій, общей длиной 28½ тысячъ верстъ. Изъ этихъ 59-ти линій имѣются 18, которыя уже разрѣшены къ постройкѣ, отчасти уже выстроены, или цѣликомъ или больше половины. Исключивши эти линіи, мы получаемъ уже для будущаго 41 линію. Изъ этихъ остающихся 41 линій имѣется еще 11 линій болѣе или менѣе предрѣшенныхъ къ постройкѣ въ томъ смыслѣ, что онѣ находятся на разсмотрѣніи Совѣта Мининистровъ или Второго Департамента Государственнаго Совѣта. Эти линіи ни въ комъ не вызывали и не вызываютъ сомнѣнія, и если онѣ не осуществились до сихъ поръ, то только въ силу извѣстной канцелярской волокиты, связанной съ этимъ дѣломъ. Такъ что, если исключить эти 11 линій, то остается всего 30 линій, изъ коихъ 8 уже внесены въ Государственную Думу Министерствомъ Путей Сообщенія, въ качествѣ линій, подлежащихъ сооруженію въ первую очередь. Въ общемъ такихъ линій, подлежащихъ сооруженію въ первую очередь, намѣчено 9, но изъ нихъ 8 взяты изъ списка первоочередныхъ линій Комиссіи т. с. Борисова, а одна взята изъ списка второочередныхъ линій. Такимъ образомъ, въ результатѣ, у насъ остается изъ всего списка Комиссіи Борисова только 22 линіи общаго протяженія 8.481 верста, относительно которыхъ совершенно нѣтъ никакихъ предвзятыхъ рѣшеній, которыя не разрѣшены ни частнымъ обществамъ, ни начаты постройкой распоряженіемъ казны. Вотъ, собственно говоря, путемъ постепеннаго исключенія, эта пугающая насъ цифра въ 29 тысячъ верстъ, намѣченныхъ Комиссіей, сводится къ 8½ тыс. верстъ, которыя еще не предрѣшены и, которыя, слѣдовательно, допускаютъ передвиженіе изъ этой категоріи во вторую очередь и обратно, а также дополненіе линіями второочередными или просто забытыми Комиссіей Борисова, ибо имѣются такія линіи, которыя просто по забывчивости не были обсуждены ею, хотя имѣется масса доводовъ за необходимость ихъ сооруженія. Укажу, для примѣра, на линію Кинешма—Нея.

Вотъ какъ распадается списокъ линій, выработанный Комиссіей Борисова.

Совѣщаніе, работавшее подъ моимъ предсѣдательствомъ, расчленило этотъ списокъ нѣсколько иначе и выдвинуло въ первую очередь въ качествѣ линій, подлежащихъ сооруженію въ 1917 г., десять линій, которыя должны помочь нашей сѣти въ отношеніи ея перегруженности. Засимъ оно во вторую очередь намѣтило три категоріи. Во-первыхъ, линіи, создающія новыя направленія торговыхъ тяготѣній для грузовъ уже наличныхъ, т. е. такія линіи, которыя существующую сѣть выпрямляютъ и дополняютъ. Ко второй категоріи отнесены линіи, имѣющія создать совершенно новые грузы, совершенно новую торговлю. Наконецъ, въ третью категорію включены линіи, которыя должны обслужить районы, плохо охваченные желѣзнодорожными путями, районы, имѣющіе также свои экономическія нужды, но не подходящіе подъ опредѣленіе первыхъ двухъ категорій. Такихъ линій Совѣщаніе при Центральномъ Военно-Промышленномъ Комитетѣ намѣтило шесть съ половиной тысячъ верстъ въ первую очередь, а во вторую очередь 15½ тысячъ верстъ. Всѣ остальныя линіи она отодвинула въ третью категорію, подлежащую сооруженію послѣ 1920 г. Такимъ образомъ, въ смыслѣ количества линій, подлежащихъ сооруженію въ ближайшіе годы, Совѣщаніе при Центральномъ Комитетѣ подошло къ той же цифрѣ, къ которой подходила Комиссія Борисова, т. е., шесть тысячъ верстъ въ годъ. По мѣрѣ развитія всей этой операціи, это даетъ намъ максимальное количество верстъ постройки немного выше 30.000 верстъ.

Чтобы не пугаться этой цифры, я долженъ сказать, что теперь находится въ постройкѣ уже 13.000 верстъ. Слѣдовательно, чего-нибудь такого неожиданнаго, совершенно не укладывающагося въ рамки, не отвѣчающаго практическому осуществленію, ни та, ни другая Комиссія не намѣтила, и въ предѣлахъ мыслимаго развитія желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи всѣ эти планы болѣе или менѣе укладываются. Хотя недохватки матеріала и обнаружились, но въ Комиссіи Борисова правильно указаны способы ихъ удовлетворенія, указана необходимость созданія ряда новыхъ заводовъ, новыхъ учебныхъ заведеній и подразумѣвается необходимость на первое время обратиться къ производительности заграничнаго рынка.

Комиссія Борисова, кромѣ начертанія плана ряда новыхъ ли-

ній, совершенно случайнымъ образомъ, въ одномъ случаѣ вернулась къ тому пріему, который въ свое время чрезвычайно былъ популяренъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія и который и посейчасъ находитъ многочисленныхъ защитниковъ. Признавъ, что направленіе изъ Петрограда на Уралъ совершенно перегружено и требуетъ созданія новаго или усиленія существующихъ выходовъ, Комиссія отвергла сооруженіе для этого новой дороги и предпочла остановиться на сооруженіи второго пути. Наоборотъ, Совѣщаніе при Центральномъ Военно-Промышленномъ Комитетѣ склонилась къ той мысли, что Россія, при бѣдности ея сѣти и ея недостаткѣ въ рельсахъ, не можетъ позволять себѣ роскоши имѣть вторые пути тамъ, гдѣ представляется малѣйшая возможность создать параллельныя линіи, и что только въ отдѣльныхъ случаяхъ тамъ, гдѣ массовое передвиженіе ярко обнаружилось, какъ, напримѣръ, на направленіи изъ Донецкаго бассейна къ Москвѣ, можно говорить о созданіи такой особо сильной магистрали, которая обезпечила бы дешевое производство этихъ массовыхъ перевозокъ.

Вотъ тѣ основныя положенія, къ которымъ пришли Комиссія т. с. Борисова и Совѣщаніе, работавшее при Центральномъ Комитетѣ. Основное различіе между ними было то, что Совѣщаніе при Центральномъ Комитетѣ полагало, что самой срочной задачей является созданіе такихъ мощныхъ основныхъ разгружающихъ магистралей, которыя въ первую очередь дали бы легче вздохнуть существующей сѣти, и что доколѣ эта существующая сѣть не будетъ имѣть возможность и способность принимать новые грузы въ своемъ районѣ, до тѣхъ поръ другія новыя линіи не должны строиться. Вотъ почему Совѣщаніе не могло не придти и пришло къ извѣстному конфликту съ требованіями мѣстныхъ интересовъ, ибо съ мѣстной точки зрѣнія, можетъ быть, и необходимъ цѣлый рядъ такихъ линій, которыя не удовлетворяютъ основному положенію, принятому Совѣщаніемъ Центральнаго Комитета.

Вотъ этими основными принципіальными различіями нашему Совѣщанію слѣдовало бы въ первую голову заняться и рѣшить твердо, разсматривать ли этотъ планъ съ точки зрѣнія Комиссіи Борисова, какъ списокъ линій, подлежащихъ сооруженію въ той или иной очередности въ зависимости отъ обоснованности мѣстныхъ нуждъ, или подойти къ идеѣ плана „сѣти“, т. е. такого развитія желѣзнодорожной сѣти, при которомъ всякіе мѣстные интересы подчинились бы основному интересу созданія аппарата, спо-

собнаго принимать грузы отъ новыхъ дорогъ. Вотъ основное различіе между Комиссіей Борисова и Совѣщаніемъ Центральнаго Комитета. Я думаю, что нашему Совѣщанію слѣдовало бы установить свою точку зрѣнія по этому коренному вопросу. Если возобладаетъ точка зрѣнія Совѣщанія при Центральномъ Комитетѣ, работавшаго подъ моимъ предсѣдательствомъ, то, мнѣ казалось бы, слѣдовало бы пройти его списокъ, дабы обнаружить тѣ ошибки, которыя оно, можетъ быть, вольно или невольно допустило въ своемъ пониманіи основной идеи, и указать тѣ линіи, которыя надлежало бы продвинуть въ ближайшую очередь, а можетъ быть и отодвинуть въ очередь послѣдующую.

А. И. Коноваловъ. Господа, сейчасъ будутъ открыты пренія, но ранѣе я позволю себѣ сказать слѣдующее. Въ виду того, что, возможно, часть участниковъ нашего засѣданія разойдется, я бы просилъ имѣть въ виду, что вечернее засѣданіе состоится въ половинѣ девятаго. Трудно предвидѣть сейчасъ, нужно ли намъ собираться завтра, но относительно сегодняшняго дня надо установить взаимное пониманіе. Затѣмъ, въ виду того, что ведется стенографическая запись, прошу ораторовъ сообщать свою фамилію, а также делегатомъ отъ какого Комитета они выступаютъ. Слово принадлежитъ Члену Государственной Думы Ивану Васильевичу Годневу.

И. В. Годневъ. Я позволю себѣ задать одинъ вопросъ докладчику. Изъ его словъ я понялъ, что сейчасъ долженъ быть разрѣшенъ вопросъ о томъ, можно ли подчинять мѣстные интересы общегосударственнымъ. Я сталъ втупикъ. Развѣ государственные интересы идутъ независимо отъ мѣстныхъ и ихъ можно какъ-нибудь отдѣлить? Мнѣ думается, что сумма мѣстныхъ интересовъ составляетъ интересы государственные. По моему пониманію, усиленіе существующихъ магистралей путемъ еще большаго улучшенія поведетъ къ тому, что вся остальная Россія, которая лишена нынѣ желѣзныхъ дорогъ, обречена будетъ, по крайней мѣрѣ, на первое пятилѣтіе, на самое жалкое существованіе. Развѣ это не отразится на общегосударственныхъ интересахъ? Я думаю, что та точка зрѣнія, которая принята Военно-Промышленнымъ Комитетомъ, она можетъ быть правильна теоретически, но объ этомъ можно спорить сто лѣтъ. Возьмите карту Россійской Имперіи, и вы увидите, что цѣлыя мѣстности лишены желѣзныхъ дорогъ и, слѣдовательно, не только не входятъ въ сѣть, а наоборотъ совершенно не имѣютъ путей со-

общенія. Такимъ образомъ, если быть можетъ, напримѣръ, Москва получитъ 3.000 вагоновъ ежедневно, то другіе большіе города съ населеніемъ въ 200—300 тысячъ не имѣютъ возможности получить ни одного вагона. Слѣдовательно, какъ я понимаю, хотя и слѣдуетъ улучшать существующее положеніе путемъ постройки новыхъ дорогъ, но не надо забывать, что общегосударственныя нужды требуютъ планомѣрнаго развитія сѣти. Если нѣкоторыя желѣзныя дороги не въ состояніи провезти находящіеся на нихъ грузы, то улучшать ихъ для того, чтобы онѣ еще болѣе провезли, нѣтъ смысла, въ то время, когда рядомъ за 200—400 верстъ провозятъ грузы чуть ли не на рукахъ. Я считаю, что для меня требуетъ большихъ доказательствъ то, что положили въ основу своихъ сужденій Военно-Промышленный Комитетъ или Бюро его, т. е., что планъ Комиссіи инженера Борисова, въ которой и я принималъ посильное участіе, въ идеѣ не выдерживаетъ той государственной точки зрѣнія, которая, по мнѣнію Военно-Промышленнаго Комитета, должна преобладать надъ мѣстными интересами. Я полагаю, что мѣстные интересы неразрывно связаны съ государственными. Изъ словъ докладчика я вижу, какое громадное количество улучшеній нужно сдѣлать для существующихъ дорогъ для того, чтобы сдѣлать ихъ провозоспособными. Этимъ какъ бы устраняется всякое новое строительство. Я просилъ бы болѣе подробно доказать, что общегосударственные интересы желѣзныхъ дорогъ не имѣютъ ничего общаго съ мѣстными интересами. Изъ словъ докладчика какъ бы выходитъ, что если, напримѣръ, Самарская губернія обильна громаднымъ количествомъ пшеницы и другими продуктами, то нужно только заботиться о томъ, чтобы пути, которые идутъ изъ Самарской губ., были бы въ состояніи провезти то, что они въ настоящее время не способны провезти. Моя точка зрѣнія совершенно противоположна. Я считаю, что мѣстные интересы должны идти во главу угла, а изъ нихъ долженъ составляться общегосударственный интересъ. Другое дѣло, когда мѣстные интересы по существу слишкомъ ничтожны и не могутъ вліять на ходъ государственной жизни. Тогда я понимаю. Напримѣръ, проведеніе какой-нибудь линіи, которая, дѣйствительно, обслуживаетъ только единственный мѣстный интересъ, и въ то же время этотъ мѣстный интересъ общегосударственнаго значенія имѣть не можетъ. Но можетъ быть и обратное. Представьте себѣ, что какое-нибудь мѣсто можетъ снабдить чуть ли

не всю Россійскую Имперію. Неужели это можно игнорировать? Мнѣ думается, что если бы была возможность, нужно удовлетворить и тѣ и другіе интересы. Я кончаю тѣмъ, что доказательства того, что всякіе мѣстные интересы должны быть устранены, я изъ словъ докладчика не видѣлъ. Можетъ быть, я неправильно понялъ г. докладчика, можетъ быть, мѣстные интересы и имѣются въ виду, но только съ точки зрѣнія общегосударственной. Но тогда зачѣмъ же говорить, что мѣстные интересы можно игнорировать, и что они могутъ стоять на заднемъ планѣ? Я считаю, что тамъ, гдѣ желѣзныя дороги усиленно загружены, усиливать желѣзнодорожное строительство не слѣдуетъ, но тамъ, гдѣ нѣтъ желѣзныхъ дорогъ, необходимо построить ихъ, хотя бы это было нежелательно съ точки зрѣнія государственныхъ интересовъ.

А. И. Коноваловъ. Во избѣжаніе недоразумѣнія я долженъ разъяснить, что результатъ трудовъ Соединеннаго Совѣщанія Перевозочнаго Отдѣла Центральнаго Военнаго Промышленнаго Комитета и Комиссіи по желѣзнодорожнымъ вопросамъ Совѣта Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли былъ представленъ въ Бюро Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета. Однако Бюро Комитета своего окончательнаго сужденія не вынесло, такъ что все, объ чемъ тутъ говорилось, есть мнѣніе бывшихъ Совѣщаній. Намъ же, т. е. Центральному Комитету, желательно было бы опираться на мнѣніе настоящаго Собранія.

А. А. Бубликовъ. Иванъ Васильевичъ совершенно правильно сказалъ, что онъ стоитъ на діаметрально-противоположной точкѣ зрѣнія, чѣмъ я. Мое мнѣніе таково, что государственные интересы могутъ находиться въ непримиримомъ противорѣчіи съ интересами мѣстными, интересами мѣстной колокольни, и когда это противорѣчіе возникаетъ, то интересамъ большихъ районовъ или интересамъ всего государства нужно придать первенствующее значеніе и преобладаніе надъ интересами болѣе мелкихъ областей. Иллюстрирую свою мысль. Можетъ быть, слѣдуетъ создать цѣлый рядъ желѣзныхъ дорогъ въ Западной Сибири и на Уралѣ, съ точки зрѣнія мѣстной—съ той точки зрѣнія, которой до сихъ поръ придерживалась вся желѣзнодорожная политика Россіи, когда все строительство стояло на томъ, что изучали желѣзныя дороги въ предѣлахъ тѣхъ точекъ, которыя онѣ обслуживали. Но, съ точки зрѣнія планомѣрности, съ точки зрѣнія разумнаго начертанія плана, приступать къ постройкѣ этихъ дорогъ нельзя, потому что уже нынѣ суще-

ствующія линіи не удовлетворяютъ интересамъ уже выявившимся, интересамъ, имѣющимъ подъ собой кровь и плоть людскую. Что же произойдетъ, если мы создадимъ еще новыя желѣзныя дороги? Произойдутъ, во-первыхъ, обманъ надеждъ всѣхъ этихъ новыхъ интересовъ и еще большія затрудненія для интересовъ ранѣе создавшихся, ибо не только эти „новые“ грузы нельзя будетъ провезти въ пункты потребленія, но создадутся новыя затрудненія по перевозкѣ тѣхъ „старыхъ“ грузовъ, которые и ранѣе не могли быть провезены.

Я считаю, что при такихъ условіяхъ происходитъ ясный конфликтъ между интересами обслуживанія отдѣльныхъ районовъ и созданіемъ планомѣрной сѣти. Прежде, чѣмъ ставить на рельсы новые интересы, надо озаботиться о томъ, чтобы эти интересы не обмануть, т. е. чтобы грузы довезти до пунктовъ потребленія изъ новыхъ производительныхъ районовъ. Мнѣ думается, что каждую желѣзную дорогу, какъ бы она ни была нужна, надо разсматривать, прежде всего, со стороны ея воздѣйствія на всю сѣть существующихъ желѣзныхъ дорогъ. Если будетъ обнаружено, что эта дорога является непосильной для сѣти, если сѣть не можетъ принять грузовъ съ этой новой дороги, то, какъ бы эти грузы ни были нужны, прежде всего надо позаботиться о томъ, чтобы это обслуживаніе было не эфемернымъ, а дѣйствительнымъ, и чтобы эти новые грузы дошли до тѣхъ пунктовъ, которымъ они предназначаются. Я считаю, что намъ надо отойти отъ той точки зрѣнія, на которой стояло Правительство, и подойти къ этому вопросу, какъ къ разсмотрѣнію интересовъ цѣлой сѣти. Естественнымъ образомъ, является мысль, что намъ прежде и раньше всего надо озаботиться о томъ, чтобы удовлетворить тѣ интересы, которые уже выявились, чтобы тѣ грузы, которые уже находятся на рельсахъ, были доставлены къ мѣсту назначенія. Только тогда можно создавать новыя дороги.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Я считаю, что того явнаго противорѣчія, о которомъ говорилъ Членъ Государственной Думы Годневъ, на самомъ дѣлѣ нѣтъ. Очевидно, удовлетворить общіе интересы безъ удовлетворенія мѣстныхъ—нельзя. Обратимся къ тому, что здѣсь намѣчено. Здѣсь намѣчено около 30 тысячъ верстъ, причемъ линій, которыя необходимы для разгрузки, имѣется около 6 тысячъ. Въ первую очередь должны быть поставлены именно эти разгрузочныя линіи, затѣмъ идутъ линіи піонерныя, имѣющія создать новые грузы

и новыя направленія, а также линіи слабо обслуживаемыхъ районовъ. Я считаю, что районы слабо обслуживаемые, гдѣ притомъ имѣется густое населеніе, должны стать въ первую очередь послѣ линій разгрузочныхъ. Если мы создадимъ линію отъ Саратова до Самары, но грузы все-таки не попадутъ въ главные центры потребленія, въ Петроградъ и Москву, то мы даже не обслужимъ мѣстные интересы. Надо строго выбрать линіи разгрузочныя, надо ихъ мощно оборудовать, но такихъ линій долженъ быть минимумъ. Даже въ томъ планѣ, который предложенъ здѣсь, ихъ не такъ много. Александръ Александровичъ перегибаетъ дѣйствительно палку немного въ другую сторону. Нельзя создать мѣстную линію, не сдѣлавши наиболѣе крупнаго грузового направленія проѣзжимъ, но надо одновременно создавать мелкія линіи, образующія грузы. Я думаю, что созданіемъ того и другого можно изъ этого положенія выйти, но, обслуживая центры, не надо забывать и обездоленные районы. Поставите ли вы ихъ въ первые или вторые годы—это не имѣетъ значенія, потому что ждутъ вѣдь по нѣсколько лѣтъ, но необходимо выстроить сначала линіи дѣйствительно нужныя.

А. Н. Русановъ. Я хочу сказать нѣсколько словъ въ качествѣ представителя мѣстной колокольни. Докладчикъ очень пренебрежительно отнесся къ тѣмъ мѣстнымъ пожеланіямъ, которыя будутъ здѣсь раздаваться, и такимъ образомъ съ самаго начала все Совѣщаніе, которое представлено представителями провинціи, обдалъ холоднымъ душемъ. Если точка зрѣнія докладчика восторжествуетъ, то окажется, что Совѣщанію представителей изъ глухой провинціи, обездоленной провинціи, нечего тутъ и дѣлать,—ему остается обсудить только тѣ линіи, которыя представляются уже безспорными. Поэтому я всецѣло присоединяюсь къ мнѣнію И. В. Годнева, которое находится въ полномъ противорѣчіи съ точкой зрѣнія докладчика. Во главу угла нужно поставить желѣзнодорожныя линіи, имѣющія значеніе въ смыслѣ улучшенія всей нашей сѣти, а также мѣстныя дороги. Не слѣдуетъ думать, что эти мѣстныя дороги будутъ дорогами мѣстныхъ колоколенъ. Если мы обратимся къ тѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, о которыхъ говорилъ здѣсь баронъ Майдель, указывая на необходимость проведенія ихъ въ извѣстныхъ районахъ, а также къ тѣмъ, о которыхъ вскользь упомянулъ докладчикъ, то мы увидимъ, что всѣ эти такъ называемыя піонерныя дороги

приходятся на долю Европейской России, на тѣ ея районы, которые обездолены въ отношенiи путей сообщенiя. Если же мы перенесемся въ Сибирь и еще далѣе въ Восточную Сибирь, то увидимъ, что оба Совѣщанiя, какъ инженера Борисова, такъ и инженера Бубликова, обездолили районы Западной и Восточной Сибири. Если мы перенесемся еще далѣе на востокъ, на окраину Русскаго Государства, то увидимъ то же самое. И замѣтьте, это обездоленiе остается не на одинъ-два года, какъ говорилъ здѣсь баронъ Майдель, а на цѣлыя 15 лѣтъ. Мы видимъ, что не намѣчено ни одной желѣзной дороги для Восточной Сибири. При детальномъ обсужденiи плана я коснусь болѣе подробно этого вопроса, теперь скажу только, что Восточная Сибирь имѣетъ огромное государственное значенiе. Мы не должны повторять тѣ ошибки, которыя допускали раньше. Мы раньше не обращали вниманiя на пути сообщенiя въ Восточной Сибири и всѣ средства затрачивали на устройство городовъ, которые въ болѣе благоустроенномъ видѣ перешли въ чужiя руки. Затѣмъ было обращено нѣкоторое вниманiе на Востокъ, и въ результатѣ была создана Амурская желѣзная дорога, имѣющая стратегическое значенiе. Если мы ограничимся только этимъ и возвратимся къ прежнему, т. е. къ той политикѣ, которая имѣла мѣсто до Русско-Японской войны, и будемъ игнорировать Востокъ, то мы совершимъ ошибку. Игнорированiе же Востока совершенно недопустимо, въ особенности теперь, когда политическая конъюнктура складывается весьма неблагопрiятно. Это очевидно для всякаго, кто вспомнитъ, что русско-японское соглашенiе вызвало всеобщее ликованiе въ Японiи, а здѣсь въ Россiи было встрѣчено съ тревогой. Тревога эта имѣетъ большое основанiе, такъ какъ мѣстные люди понимаютъ, что значитъ для насъ это соглашенiе. Я считаю, что предпочтенiе тѣмъ дорогамъ, о которыхъ говорилъ здѣсь докладчикъ, указывая на ихъ государственное значенiе, это предпочтенiе абсолютно не должно имѣть мѣста. Если настоящее совѣщанiе приметъ точку зрѣнiя докладчика, то, несомнѣнно, будетъ допущена огромная государственная ошибка.

Ю. Я. Успенскiй. Я хотѣлъ сказать только то, что двѣ противоположныя точки зрѣнiя Бубликова и Годнева въ сущности имѣютъ въ настоящее время совершенно теоретическое значенiе. Я вполнѣ въ данномъ случаѣ присоединяюсь къ мнѣнiю барона Майделя и прямо скажу, что всѣ тѣ линiи, о которыхъ говорилъ Александръ

Александровичъ, дѣйствительно нужны нашей сѣти, онѣ являются разгрузочными линіями и необходимы для улучшенія нашей сѣти, однако одновременно эти линіи имѣютъ громадное мѣстное значеніе. Наша сѣть настолько рѣдка даже въ Европейской Россіи, даже въ ея центрѣ, что если мы будемъ подходить хотя бы маломальски къ европейскому масштабу, то увидимъ, что одна постройка этихъ разгрузочныхъ магистралей далеко не удовлетворитъ полнаго обслуживанія отдѣльныхъ мѣстностей. Слѣдовательно, мы можемъ смѣло сказать, что можно обсуждать эти линіи и смотрѣть на нихъ, какъ на линіи мѣстнаго громаднаго значенія, но вмѣстѣ съ тѣмъ надо имѣть въ виду и то, что наряду съ этимъ онѣ исполняютъ и другія, чрезвычайно важныя и чрезвычайно нужныя, можно сказать, почти необходимыя задачи. Съ этой точки зрѣнія я смотрю на этотъ теоретическій вопросъ болѣе или менѣе такъ: можно прямо обсуждать предложенныя какъ Центральнымъ Комитетомъ, такъ и Комиссіей Борисова программы распредѣленія линій.

В. Н. Образцевъ. Я хотѣлъ сказать нѣсколько словъ о томъ, съ какой точки зрѣнія намъ необходимо обслуживать транзитъ. Я думаю, что и съ мѣстной точки зрѣнія транзитъ придется обслуживать. Во всякомъ случаѣ, то, что мы получаемъ, нужно куда-то перевезти, и значитъ, нужно добиться разрѣщенія такъ называемаго разгрузочнаго вопроса. Дѣло въ томъ, что у насъ такая постановка: строятъ вовсе не потому, что загружена какая-то линія, а чтобы получить болѣе короткую линію, ибо у насъ еще существуютъ тарифы по кратчайшему разстоянію. При такихъ условіяхъ мы никакой линіи не разгрузимъ, мы передвинемъ одинъ транзитъ съ одной линіи на другую. И такія явленія у насъ довольно часты. Съ моей точки зрѣнія, разгрузка линіи должна производиться не укроченіемъ пути, а какимъ-то другимъ способомъ. Къ этимъ способамъ относится второй путь. А. А. Бубликовъ говоритъ, что мы не такъ богаты, чтобы строить вторые пути. Но если второй путь будетъ отстоять на 30—40 вер. отъ главной линіи, то мы получимъ подъѣздной путь и этимъ подъѣзднымъ путемъ будемъ обслуживать ту же площадь, если не больше. Съ этой точки зрѣнія совершенно неправильно напримѣръ проводить новую линію въ обходъ дорогѣ Москва—Орелъ и т. д. Эта однопутная линія такого же типа магистраль, какія и раньше были у насъ и которыя ни въ коемъ случаѣ не могутъ выдержать свыше 15 паръ поѣздовъ, т. е. больше

800 ваг. Между тѣмъ вы предлагаете линію Москва—Донецкій бассейнъ, или Москва—Штеровка, для разгрузки названной мной магистрали; но и эта линія всей перевозки не выдержитъ, вамъ придется эту линію передѣлывать въ двупутную, а можетъ быть и больше. Въ результатѣ, только сократится пробѣгъ на нѣсколько десятковъ верстъ, разгрузка же не достигнется. Разгрузка можетъ быть достигнута другимъ принципомъ, хотя бы желѣзнодорожнымъ тарифомъ по двумъ-тремъ направленіямъ. Повидимому, къ этому мы придемъ. Но вмѣстѣ съ тѣмъ, какъ мнѣ кажется, гораздо правильнѣе разгружать магистрали, соединяя ихъ въ одинъ потокъ, какъ это дѣлаетъ природа, соединяя отдѣльные ручейки въ рѣки. Такой принципъ наблюдается въ нашихъ искусственныхъ сооруженіяхъ, когда мы что-нибудь канализуемъ, осушаемъ или орошаемъ, а вовсе не такъ дѣлается, когда соединяютъ прямо линію Москва—Петроградъ, въ угоду какого-то магистральнаго направленія. Мы думаемъ, что если мы хотимъ сдѣлать путь прямымъ, то нужно бросить въ сторону цѣлый рядъ городовъ, которые примыкаютъ къ этой линіи, мы говоримъ, что можетъ быть въ будущемъ, когда у насъ будутъ средства, мы эти города какъ-нибудь присоединимъ, а сейчасъ эта линія должна быть кратчайшимъ разстояніемъ. Изъ всего сказаннаго явствуетъ, что при нашемъ принципѣ, положенномъ въ основу этого плана, о которомъ здѣсь говорилось, задача о новомъ направленіи не будетъ выполнена. Планъ долженъ быть пересмотрѣнъ съ другой точки зрѣнія. Если сушествующая магистраль неудовлетворительна, ее нужно пересмотрѣть, и тогда только можно говорить, что дѣлать новаго. Если вы припомните, что, напримѣръ, на Александровской дорогѣ есть тупиковыя станціи; эти тупиковыя станціи стыдъ для насъ. Эти станціи перестраивались во время войны. Онѣ существуютъ и на Курской дорогѣ. Поэтому говорить о забитости этой линіи нельзя, а надо обратить вниманіе на безобразную постройку. Мы знаемъ, что однопутная линія не выдержитъ такого грузооборота, и даже двухпутная не можетъ выдержать. Съ этой точки зрѣнія мы должны скорѣе развивать существующія магистрали за счетъ освобождающихся кредитовъ и такимъ образомъ сможемъ удовлетворить все мѣстное движеніе, тѣмъ болѣе, что отъ существующихъ магистралей можно отдѣлить вѣтви другого типа, по которымъ мы не будемъ пускать скорыхъ поѣздовъ, какъ теперь это дѣлается по каждой однопутной линіи, существующей для поѣздовъ побоч-

ныхъ, и не въ томъ количествѣ, какъ они сейчасъ проходятъ. Если на эту точку зрѣнія встать, то можетъ быть созданъ совершенно другой планъ. Съ другой стороны, если перейти на удешевленіе, то оно возможно не путемъ сокращенія транзита, а путемъ удлиненія линіи. За-границей, въ частности въ Германіи, поднимался вопросъ о такъ называемыхъ Massengüterbahnen, которыя могутъ быть поставлены въ Россіи совершенно иначе. Проводя ихъ параллельно съ существующими дорогами путемъ увеличенія числа путей сверхъ двухъ, мы можемъ создать такой дешевый грузооборотъ, который убьетъ на 10—15% то удешевленіе, которое достигается дальнѣйшими спрямляющими магистралями. При такихъ условіяхъ возможно примѣнить ту или другую точку зрѣнія: мы можемъ сократить число магистралей для улучшенія другой магистрали, за счетъ этого сокращенія мы можемъ освободить кредитъ для того, чтобы создать такъ называемыя линіи второстепеннаго или мѣстнаго значенія, чтобы этимъ путемъ развить нашу промышленность.

Ф. А. Метлошъ. Я не рѣшаюсь говорить съ точки зрѣнія русскаго обывателя, такъ какъ я думаю, что разработка плана постройки жел. дорогъ въ Россіи возможна только на томъ основаніи, которое предлагаетъ Центральный Военно-Промышленный Комитетъ. Поэтому я скажу, что въ нашей жизни никакъ не примиришь интересы, если средствъ не хватаетъ. Населенію каждаго района кажется, что непремѣнно оно должно быть обслужено въ первую очередь. Интересы населенія, дѣйствительно, одинаковы въ Россіи—они такъ мало обслужены до сихъ поръ, что ихъ обслужить одновременно невозможно. На чемъ же мы остановимся? Въ одной губерніи интересы населенія требуютъ жел. дорогъ, такъ какъ ихъ тамъ нѣтъ и ничего для нихъ не сдѣлано. Но и въ другихъ мѣстахъ тоже ничего не сдѣлано, хотя и должно было быть сдѣлано, ибо, по справедливости, и тамъ всѣ одинаково платятъ государству подати, одинаково работаютъ. При такихъ условіяхъ рѣшеніе вопроса о постройкѣ новыхъ дорогъ возможно лишь съ обще-государственной точки зрѣнія, такъ какъ оно удовлетворитъ, если не совсѣмъ примиритъ, все населеніе государства. Я думаю, что единственной точкой зрѣнія, логичной и справедливой будетъ та, которую предлагаетъ Центральный Военно-Промышленный Комитетъ.

Н. Н. Кутлеръ. Я согласенъ съ мнѣніемъ докладчика, что въ основѣ желѣзнодорожнаго строительства долженъ быть положенъ

общегосударственный интересъ. Но мнѣ кажется, что самый интересъ этотъ понимается А. А. Бубликовымъ въ нѣсколько узкомъ смыслѣ. По словамъ его выходитъ, что общегосударственный интересъ въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства заключается всего только въ томъ, чтобы разгрузить существующую сѣть новыми путями, но врядъ ли это цѣлесообразно, такъ какъ таковые пути дадутъ новые грузы, и сѣть будетъ перегружена. Дѣло окажется болѣе труднымъ. Между тѣмъ вѣдь положеніе дѣла представляется совсѣмъ инымъ. Какъ Комиссія Товарища Министра Путей Сообщенія Борисова, такъ и Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ А. А. Бубликова намѣтили цѣлый рядъ дорогъ, которыя вовсе не коснутся устройства существующей сѣти. Возьмемъ хотя бы путь, который проектированъ на крайній сѣверъ — Бѣломорская дорога. Эти дороги лишнихъ грузовъ существующей сѣти не дадутъ, они даютъ новые грузы по новымъ направленіямъ. Въ то же самое время эти дороги будутъ удовлетворять несомнѣнно общегосударственные интересы, ибо этотъ общегосударственный интересъ въ ближайшее время по окончаніи войны будетъ требовать усиленія нашего вывоза и эксплоатаціи нашихъ, остающихся до сихъ поръ неиспользованными, богатствъ. Я думаю, что отожествлять общегосударственный интересъ въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства только съ разгрузкой желѣзнодорожныхъ линій представлялось бы неправильнымъ, это значило бы придавать ему узкое значеніе. Самъ А. А. Бубликовъ сбивается съ этого пути, когда онъ возражаетъ противъ двухпутной магистрали. Для разгрузки существующихъ магистралей проведеніе второго пути было бы самымъ простымъ и дешевымъ способомъ съ точки зрѣнія общегосударственной. Если нужно руководиться только этими соображеніями, пренебрегая мѣстными интересами, то нужно предпочесть этотъ способъ. Между тѣмъ, А. А. Бубликовъ самъ выдвигаетъ постройку новыхъ путей, указывая на то, что мы недостаточно богаты, чтобы устраивать вторые пути, тогда какъ нужно устроить новыя дороги. Новыя дороги проектируются не въ силу общегосударственныхъ интересовъ, не потому, что онѣ дадутъ разгрузку, но потому, что онѣ дадутъ возможность наряду съ общегосударственными интересами удовлетворить и мѣстные интересы. Противъ этого положенія по существу не возражаю, но указываю на то, что, во-первыхъ, государственные интересы поле слишкомъ узкое, и что, во-вторыхъ, та рѣзкая противоположность общегосударственныхъ интересовъ

съ мѣстными, которую докладчикъ А. А. Бубликовъ подчеркивалъ, нѣсколько преувеличена. Если, напр., Бѣломорская дорога послужитъ оживленію сѣвера, это и есть общегосударственный интересъ. Поэтому вопросъ не стоитъ такъ рѣзко и схематично, какъ желалъ бы его поставить А. А. Бубликовъ.

П. П. Червинскій. Я думаю, что мы ближе подвинемся къ дѣлу, если оставимъ это принципіальное обсужденіе руководящихъ началъ; какъ вы видите, оно практическихъ результатовъ собственно намъ не даетъ. А. А. Бубликовъ слишкомъ рѣзко подчеркнулъ тѣ противоположности, которыхъ, въ сущности говоря, нѣтъ, какъ совершенно справедливо подчеркнулъ Н. Н. Кутлеръ, между общегосударственными и мѣстными интересами. Затѣмъ отмѣчу, что разногласія между точкой зрѣнія Комиссіи Товарища Министра Борисова и точкой зрѣнія Комиссіи А. А. Бубликова также нѣтъ. Если вы посмотрите, что тутъ обозначено красной линіей на картѣ, это какъ разъ то, что выдвинуто первой къ постройкѣ въ 1917 г., какъ линіи разгружающія. Что же это составитъ: это составитъ въ суммѣ 6.000 верстъ. А вотъ то, что отмѣчено вверхъ красной линіей отъ Костромы на востокъ, до Красноуфимска и Шадринска, показываетъ то, что А. А. Бубликовъ считаетъ нужнымъ разгружать. Это какъ разъ тѣ линіи, которыя намѣтила Комиссія Товарища Министра Борисова, за исключеніемъ одной той сѣверной, которую предположено замѣнить вторымъ путемъ на линіи Петроградъ—Вятка—Пермь. Никакой разницы нѣтъ. Если встать на эту точку зрѣнія и затѣмъ подчеркнуть, что говорилось, то напрасно говорить о какомъ-то противоположеніи. Его нѣтъ. Если мы построимъ въ тылу, я буду такъ выражаться, дороги, которыя будутъ собирать грузъ для направленія въ Европейскую Россію, или для вывоза за-границу, а промежуточныя дороги этого груза провезти не смогутъ, то скажите вы мнѣ: страдаютъ ли интересы населенія тыловыхъ мѣстностей или нѣтъ? Конечно, страдаютъ. Вывозящія дороги тѣмъ и отличаются, что онѣ есть мѣстныя: со всѣхъ мѣстностей собираютъ грузъ и вывозятъ, и если онѣ не работаютъ или работаютъ неудовлетворительно, то онѣ всѣмъ грузоотправителямъ наносятъ рѣзкій вредъ. Нѣтъ сомнѣній, грузъ существующій нужно вывезти, а если вы его не довезете, не доставите до мѣста, то вы вредите всѣмъ отправителямъ этого груза и нарушаете ихъ интересы, которые здѣсь такъ рѣзко подчеркнуты. Словомъ, я хотѣлъ сказать, что если отбросить словесную противоположность, которую,

на мой взглядъ, А. А. Бубликовъ, очень выпукло выражаясь, подчеркнулъ, то рѣзкой противоположности совсѣмъ нѣтъ. Сами по себѣ эти линіи, какъ было указано Ю. И. Успенскимъ, несомнѣнно, имѣютъ громадное государственное значеніе, но вмѣстѣ съ тѣмъ онѣ и разгружающія. Я не говорю о способахъ исполненія; отдѣльныхъ линій, это другой разговоръ. Потомъ, если позволите мнѣ, скажу два-три слова инженеру Образцову, который касается не принципіальнаго вопроса, а способа исполненіян; о я думаю, что намъ въ первую голову нужно добиться, чтобы тѣ грузы, которые уже поступаютъ на желѣзныя дороги, перевозились безъ задержекъ по назначенію. Это дѣйствительно первый вопросъ, который всѣхъ мѣстностей Россійской Имперіи касается, не одной какой-нибудь мѣстности, а почти всѣхъ. Вѣдь эти грузовые потоки слагались изъ суммы всѣхъ грузовъ съ мѣстъ. Это первый мѣстный интересъ, если можно такъ выразиться; онъ только обобщенъ въ этомъ общемъ потокѣ, потому что въ это русло идетъ цѣлая масса ручейковъ. Если же вы заторъ тамъ, въ этомъ потокѣ, сдѣлали неправильно, то нельзя работать. Такъ что, мнѣ кажется, споръ принципіальный въ такомъ видѣ ни къ чему не приведетъ. Если мы перейдемъ къ разсмотрѣнію отдѣльныхъ линій, то вы увидите, какъ это само собой отпадетъ.

Теперь позвольте сказать два слова о заявленіи инженера Образцова, очень серьезномъ, но это уже вопросъ общественный. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что у насъ загруженность линій понимается иногда узко, какъ загруженность данной линіи. Нужно смотрѣть не на линію, а на направленіе. Напримѣръ, мы имѣемъ съ Донецкаго бассейна на сѣверо-западъ большое угольное движеніе. Это угольное движеніе такъ велико, что одна линія его никогда не перевезетъ, хотя бы она и была очень большая, такъ какъ у насъ исключительно направляютъ большею частью все на кратчайшее направленіе. Если вы построите другую, на какія-нибудь несчастныя десять верстъ короче, и направите на нее весь грузъ, то, прежде чѣмъ она будетъ открыта, она будетъ загружена. Ясно, что тутъ нужно говорить не о загруженности линій, а направленій. Мы возвращаемся, собственно, къ вопросу о сѣти, а я бы думалъ, что просто-на-просто надо перейти къ разсмотрѣнію тѣхъ линій, которыя намѣчены Центральнымъ Комитетомъ. Остановимся на этомъ проектѣ. Что же онъ поставилъ въ первую очередь? Онъ назвалъ эту очередь иначе — „въ теченіе 1917 года“ (Комиссіей Товарища Министра Борисова „въ первую очередь,

называлось все то, что въ теченіе пяти лѣтъ нужно построить)— Правильнѣе было назвать „внѣ очереди". Это у обоихъ составляетъ 6.400 верстъ. А затѣмъ, другія линіи, напримѣръ, Федоровка — Скадовскъ—Хорлы, это на срокъ 1918 — 1920 г.г., т. е. то, что въ Комиссіи Борисова считаютъ первою очередью. Но они поставили и назвали тутъ такія же линіи, какъ Федоровка — Хорлы. Такія линіи абсолютно ничего не разгружаютъ. Федоровка—Скадовскъ—Хорлы это дорога, идущая отъ Севастопольской дороги, къ юго-западу, линія, абсолютно ничего не разгружающая, прямо собирающая новые грузы. Посмотрите дальше (показываетъ по картѣ) линію Смоленскъ—Юрьевъ—что она разгружаетъ? Я подчеркиваю, что вашъ Центральный Комитетъ отмѣчалъ у себя много линій, которыя по здѣшней номенклатурѣ привыкли называть мѣстными. Противъ этого мы и возражали.

А. И. Коноваловъ. Рѣзкаго противорѣчія во взглядахъ нѣтъ.

По этому вопросу записался цѣлый рядъ ораторовъ. Можетъ быть, вы найдете возможнымъ прекратить дальнѣйшую запись ораторовъ? (Голоса: „Просимъ"). Конечно, послѣднее слово будетъ предоставлено докладчику.

Н. А. Куровъ. Большого противорѣчія между взглядомъ И. В. Годнева и А. А. Бубликова нѣтъ по существу, а только по формѣ, можетъ быть, это неудачно выражено въ редакціонномъ отношеніи. Я не могу представить себѣ такой мѣстной дороги, которая бы не врывалась въ государственные интересы. Всѣ дороги мѣстныя въ то же время представляютъ извѣстный государственный интересъ. Развѣ только какой-нибудь подъѣздной путь можетъ представлять исключительно мѣстный интересъ. Что касается до магистралей, то не могу себѣ представить такой линіи, которая не врывалась бы, будучи мѣстной, въ государственные интересы. Вотъ почему мнѣ кажется, что противорѣчія тутъ не существуетъ по существу, а только исключительно, какъ я говорилъ раньше, въ редакціонномъ отношеніи, поэтому позвольте на этомъ вопросѣ, собственно говоря, не останавливаться.

Затѣмъ я хотѣлъ, г.г., вамъ доложить, что то Совѣщаніе о желѣзнодорожномъ строительствѣ, которое было созвано Московскимъ Областнымъ Военно-Промышленнымъ Комитетомъ въ Москвѣ, не могло не остановиться передъ цѣлымъ рядомъ вопросовъ, которые выдвигаются русской дѣйствительностью, общаго, такъ сказать, характера, безъ разрѣшенія которыхъ никоимъ образомъ

не удастся осуществить то строительство, которое мы видимъ на этой картѣ. Недостаточно нарисовать этотъ планъ, надо намѣтить такія условія, при которыхъ этотъ планъ можетъ быть осуществимъ. Если же мы совершенно будемъ игнорировать эти условія, то это такъ и останется на одной только картѣ, а не на Русской землѣ. Вотъ поэтому специальное Совѣщаніе, бывшее въ Москвѣ, остановилось на рядѣ пунктовъ, которые требуютъ разрѣшенія. Мнѣ думается, что если бы наше настоящее Совѣщаніе совершенно не остановилось передъ этими пунктами, т. е. не признало бы ихъ важными, мы бы не исполнили своей задачи. Вѣдь мы знаемъ, что у насъ есть много такого рода положеній, которыя требуютъ извѣстныхъ коррективовъ, поправокъ, измѣненій и т. д.

У насъ, напримѣръ, нѣтъ въ достаточномъ количествѣ ни металловъ, ни рельсовъ, ни подвижного состава, нѣтъ квалифицированнаго состава работниковъ, у насъ нѣтъ даже нѣкотораго законодательства, которое облегчило бы возможность полученія этихъ металловъ, рельсовъ и т. д. Вотъ если у насъ все это останется въ такомъ положеніи, въ какомъ нынче пребываемъ, то эта сѣть останется только на картѣ. Въ виду этихъ соображеній Московское Совѣщаніе остановилось на 8 пунктахъ, такъ сказать, тѣхъ положеній, на которые слѣдовало бы обратить вниманіе и настоящему Совѣщанію, а именно: 1) Въ возможно большей степени надлежитъ использовать производительную способность населенія, для чего надлежитъ воздержаться отъ ввоза иностранныхъ матеріаловъ и товаровъ, чтобы остановить дальнѣйшее пониженіе русской валюты (читаетъ):

„1. Въ возможно большей степени использовать производительную способность населенія, для чего надлежитъ воздержаться отъ ввоза иностранныхъ матеріаловъ и товаровъ, чтобы остановить дальнѣйшее повышеніе русской валюты.

2. Развить промышленность въ Россіи. Въ видахъ послѣдняго необходимо:

а) чтобы Правительство согласилось на установленіе повышенныхъ, долгосрочныхъ контрактныхъ цѣнъ, достаточно выгодныхъ, чтобы привлечь капиталъ для усиленія производства въ Россіи, частными средствами: рельсъ, рельсовыхъ скрѣпленіи, паровозовъ и вагоновъ, въ которыхъ желѣзнодорожное строительство терпитъ большую нужду.

б) Повысить таможенное обложеніе, болѣе всего гарантирующее

производительныя силы русской промышленности и тормозящее ввозъ предметовъ иностраннаго производства.

в) Отмѣнить всѣ стѣснительные параграфы, существующіе нынѣ въ уставахъ акціонерныхъ предпріятій, чтобы вызвать наплывъ капиталовъ для учрежденія новыхъ обществъ.

г) Установить раціональное законодательство, вызывающее усиленное искательство полезныхъ ископаемыхъ пока еще въ скрытыхъ нѣдрахъ земли.

д) Экономно относиться къ употребленію углей, годныхъ для производства кокса, недостаточныхъ для выплавки необходимаго количества чугуна, воспретивъ безусловно ихъ сожиганіе въ топкахъ паровозныхъ котловъ и поощряя потребленіе антрацита и въ особенности торфа, по сіе время еще мало используемаго промышленностью.

ж) Отмѣнить впредь мобилизацію спеціалистовъ рабочихъ, инженеровъ, занятыхъ въ промышленности, и возвратить на заводы тѣхъ изъ нихъ, которые нынѣ находятся въ войскахъ, а равно и студентовъ техническихъ учебныхъ заведеній".

Вотъ собственно тѣ положенія, которыя необходимы, какъ общія, для того, чтобы осуществить эту сѣть.

А. И. Коноваловъ. Мы очень благодарны Г.г. Представителямъ Московскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета, который недавно въ Совѣщаніи 15 октября выработалъ цѣлый рядъ общихъ положеній, которыя были намъ изложены. Я не позволилъ себѣ перебивать Н. А. Курова во время рѣчи, но теперь я долженъ оговориться, что я въ своей вступительной рѣчи указалъ на то, что нашей главнѣйшей задачей является задача имѣть сужденія по поводу установленія схемы желѣзнодорожнаго строительства. Есть масса большихъ вопросовъ, касающихся желѣзнодорожнаго строительства, его финансированія, разграниченія сферы дѣятельности казеннаго и частнаго капитала и т. д., которые надо было бы обсудить. Можетъ быть, мы успѣемъ ихъ обсудить, я не оспариваю это, но сейчасъ я просилъ бы по тѣмъ положеніямъ, которыя были приведены Н. А. Куровымъ, никакихъ дебатовъ не имѣть, а оставаться въ плоскости того принципіальнаго вопроса, который былъ поставленъ А. А. Бубликовымъ и по которому ораторы высказывались. Еще остается высказаться четыремъ ораторамъ. Затѣмъ мы закончимъ пренія общаго характера и перейдемъ къ разсмотрѣнію записки Соединеннаго Совѣщанія А. А. Бубликова. Я думаю, если

у насъ останется время, то явится возможность и это обсудить, сейчасъ же это внесетъ не только безпорядокъ въ пренія, но и направитъ насъ по иному руслу. Тѣ вопросы, которые вы здѣсь затрагивали, какъ условія, содѣйствующія осуществленію этого грандіознаго плана, они могутъ быть и будутъ предложены къ обсужденію. Еще болѣе важныя условія, г.г., чѣмъ представленныя вамъ теперь положенія, необходимы для того, чтобы дѣйствительно сдвинуть русскую жизнь съ тупика, въ которомъ она находится.

И. А. Шубинъ. Вы предлагаете намъ всѣ линіи обсуждать по номерамъ? Нельзя ли предложить Съѣзду разбиться на Секціи, напримѣръ, Поволжье—отдѣльно, Востокъ—отдѣльно, Югъ—отдѣльно и т. д.?

А. И. Коноваловъ. Когда мы закончимъ пренія, тогда я поставлю ваше предложеніе.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Инженеромъ Образцовымъ была высказана мысль, противъ которой я не могу не возражать. Инженеромъ Образцовымъ было указано, что можетъ быть желательно перейти на двойные пути. Это, г.г., одно изъ тѣхъ явленій, которыя, если мы пойдемъ по этому пути, приведутъ къ тому, что Россія долгое время останется малопроѣзжей. У насъ есть цѣлые громадные края, о которыхъ нельзя говорить, что тамъ можетъ быть вопросъ разрѣшенъ какими-то вѣтвями. Несомнѣнно, что съ точки зрѣнія русской дѣйствительности необходимо бороться всемѣрно съ проведеніемъ вторыхъ путей. Инженеръ Образцовъ указывалъ, что построили сперва одну дорогу, а затѣмъ предлагаютъ другую, кратчайшую. По его мнѣнію, надо создать такія мощныя артеріи, которыя увеличатъ нашъ грузооборотъ. Не возражая противъ этой мысли, я говорю, что ее надо оттѣнить. Это—линіи большого значенія, но другого порядка. А затѣмъ я думаю, что всѣ разногласія, о которыхъ мнѣ говорили, они болѣе теоретическія, какъ сказалъ Ю. И. Успенскій. Я предложилъ бы такую примирительную формулу: (Читаетъ)

„Создавая планъ сѣти на ближайшіе нѣсколько лѣтъ, надо исходить изъ двухъ основныхъ положеній:

1. Разгрузить существующую сѣть новыми линіями, строго ограничивъ ихъ число самыми необходимыми и

2, Стремиться удовлетворить максимумъ мѣстныхъ интересовъ, ибо изъ интересовъ районовъ складывается интересъ общегосударственный.

Вотъ это общее положенie, оно удовлетворяетъ обѣ стороны.

В. А. Виноградовъ. Послѣ сдѣланнаго барономъ Майделемъ предложенiя, я не имѣю ничего сказать. Я хотѣлъ возражать противъ предложенiя А. А. Бубликова, но оно не встрѣтило и здѣсь сочувствiя и поддержки большинства. Поэтому я присоединяюсь къ той формулировкѣ, которая сдѣлана сейчасъ барономъ.

А. А. Скороходовъ. Я сказалъ бы, что примѣръ одной желѣзной дороги не доказываетъ правильности того положенiя, что сплошь и рядомъ мѣстное значенie дороги совпадаетъ съ государственнымъ, какъ это можно сказать о Сибирской желѣзной дорогѣ. Въ одномъ изъ Совѣщанiй, въ которомъ предсѣдательствовалъ нашъ докладчикъ, наша южно-сибирская магистраль была названа переселенческой дорогой, и въ связи съ этимъ былъ поставленъ вопросъ о развитiи переселенiя, если будетъ построена южно-сибирская магистраль. Я хочу спросить, неужели, начавъ воевать съ Германiей, мы забыли войну съ Японiей? Если бы сейчасъ не было нашего сибирскаго мяса, масла и пшеницы, то не только наша армiя была бы безъ питанiя, но и вы здѣсь остались бы безъ продуктовъ. Если бы въ настоящее время существовала южно-сибирская магистраль, то мы не знали бы такого положенiя, что, какъ только идутъ транзитные и грузовые воинскiе поѣзда, то сiю же минуту прекращается движенie частныхъ грузовъ, которыхъ мы не знаемъ уже полтора года. Слѣдовательно, я присоединяюсь къ предложенiю барона Майделя, что намъ нужно сейчасъ разсматривать дороги внѣочередныя и дороги первой очереди. Это насъ можетъ примирить. Вотъ я вамъ даю примѣръ мѣстной желѣзной дороги, которая является государственной.

Л. С. Ушаковъ. Я являюсь представителемъ Акмолинской области, которая представляетъ изъ себя богатѣйшую страну, а вмѣстѣ съ тѣмъ она совершенно не обслужена желѣзными дорогами. Въ Комиссiи Борисова намѣчена южно-сибирская магистраль. Вотъ если бы она раньше существовала, то не было того положенiя, которое сейчасъ существуетъ. Акмолинская область доставляетъ пшеницу не только для Россiи, но и для Францiи въ миллiонахъ пудовъ, затѣмъ она поставляетъ для всей Россiи мясо и кожевенные товары. Если бы были тамъ въ настоящее время желѣзныя дороги, то не было бы дорогой гужевой доставки, которая теперь существуетъ и которая удорожаетъ товары. Поэтому я считаю, что мѣстныя желѣзныя дороги имѣютъ и общегосударственный характеръ.

П. П. Юреневъ. Я очень извиняюсь, что остановлюсь въ области принципіальныхъ вопросовъ, тѣхъ вопросовъ, которые должны быть положены въ основу этого плана и его критики, но мнѣ, какъ представителю Союза Городовъ, не остается другой позиціи. Тѣ линіи, которыя здѣсь намѣчены, обнимаютъ такъ много городовъ, что я, какъ представитель Союза Городовъ, долженъ выступить въ ихъ защиту. Насъ, русскихъ, часто упрекаютъ въ томъ, что мы витаемъ въ области отвлеченныхъ вопросовъ, а не конкретныхъ. Когда мы приступаемъ къ разсмотрѣнію этой конкретной сѣти, то должны создать опредѣленный критерій, а такъ какъ опредѣленнаго критерія не было, то ясно, что критика не могла быть особенно плодотворной. Мы пытались создать такой критерій, и хотѣли бы высказать тѣ мысли, которыя представляются Союзу правильными. Дѣло въ томъ, что самое наличіе плана, существованіе его, предполагаетъ извѣстный принципъ. Конечно, созданіемъ плана строительства хотя бы на 10 лѣтъ, а можетъ быть на болѣе продолжительный періодъ, предполагается, что интересъ частный, даже въ широкомъ смыслѣ слова, долженъ быть подчиненъ интересамъ государственнымъ. Но планы часто у насъ составлялись, а затѣмъ оказывалось, что они шли въ разрѣзъ съ многочисленными частными интересами. Приходили эти частные интересы, заливали чернилами всѣ эти красивыя картины, и линіи строились только тамъ, гдѣ было угодно тѣмъ группамъ, представители которыхъ ихъ защищали. Припомните—мы знали планы Министра Путей Сообщенія, которые составлялись только для того, чтобы они не нравились Министру Финансовъ Рейтерну, и планы Министра Финансовъ Рейтерна, составленные для того, чтобы они не нравились Министру Путей Сообщенія. Мы знали двухъ Бобринскихъ. Мы знали цѣлый рядъ Министровъ Путей Сообщенія, которые дѣлали только то, что приказывалъ Министръ Финансовъ. Когда руководство перешло въ руки Министерства Финансовъ, мы знали руководителей департаментовъ, очень осторожныхъ людей, которые вели такую политику: они боялись строить тѣ линіи, въ которыхъ кто-либо былъ заинтересованъ, и предлагали строить такія линіи, въ которыхъ никто не былъ заинтересованъ. Въ результатѣ, за время нахожденія у власти представителей Министерства Финансовъ ни одна линія не была выстроена. Такимъ образомъ, мы добрались до начала девятисотыхъ годовъ и встрѣтились съ опредѣленной политикой—съ политикой Рухлова. Здѣсь казенное хозяйство

было фетишемъ, которому приносились въ жертву всѣ интересы. Фискальные интересы, бюджетные интересы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ ставились выше всего, и каждый изъ насъ можетъ привести примѣры, когда цѣлый рядъ очень полезныхъ желѣзныхъ дорогъ былъ уничтоженъ, потому что эти дороги противорѣчили бюджетнымъ интересамъ идущей рядомъ казенной желѣзной дороги. Спрашиваю, существуетъ ли сейчасъ какой-нибудь новый взглядъ, или мы остаемся въ той же плоскости, какъ за послѣднія 10 лѣтъ? Я внимательно просматривалъ планы и читалъ матеріалъ, который къ нимъ былъ приложенъ, и могу провести параллель между планомъ Особаго Совѣщанія и планомъ А. А. Бубликова. Основныя положенія, конечно, должны быть одинаковыми—они должны быть разумны и полезны для нашей страны. Въ настоящее время обсужденіе поставлено въ ту плоскость, въ которой оно должно происходить, но, все-таки, мнѣ кажется, что общегосударственные интересы не превалируютъ достаточно надъ всѣми остальными, что нѣтъ той широты, которая должна бы быть. Количество верстъ, намѣченное въ этомъ проектѣ, исходитъ изъ положенія удовлетворенія развивающейся промышленности. Это одно положеніе, но не надо гнаться за промышленностью, а надо ее создавать. Единственное основаніе, которое должно быть положено въ основу проекта будущаго строительства, это есть созданіе промышленности, развитіе колоссальныхъ производительныхъ силъ нашей страны, и для этой цѣли надо всѣмъ пожертвовать. Не надо помогать промышленности, а надо создавать ее тамъ, гдѣ нѣтъ еще желѣзныхъ дорогъ. Это единственная задача, при которой и планъ становится для насъ яснымъ, и критерій становится совершенно опредѣленнымъ. Все то, что создаетъ новыя цѣнности въ странѣ, все это должно быть на первомъ мѣстѣ. Интересы мѣстной колокольни, маленькой или высокой, можетъ быть и нужны, но все это должно быть принесено въ жертву общегосударственнымъ интересамъ настоящаго момента. Я не буду останавливаться на общихъ вопросахъ, поднятыхъ здѣсь А. И. Коноваловымъ. Мы это обсудимъ въ свое время, но думаю, что безъ разрѣшенія этихъ вопросовъ планъ этотъ останется въ области красивыхъ мечтаній, какъ и раньше. По окончаніи войны намъ придется платить колоссальный долгъ, чтобы не испытать экономическаго рабства. Для этого мы должны не помогать промышленности, а создавать новыя производительныя силы въ странѣ, а этого нельзя сдѣлать безъ созданія колоссаль-

ной сѣти желѣзныхъ дорогъ. Созданіе же сѣти желѣзныхъ дорогъ безъ измѣненія общихъ условій является невозможнымъ. Должна быть одна цѣль, одно стремленіе — создать такую желѣзнодорожную сѣть, которая помогла бы намъ освободиться отъ грядущей экономической зависимости.

А. И. Коноваловъ. Списокъ ораторовъ исчерпанъ, но во время преній мнѣ была подана записка отъ представителя Рабочей Группы: желаетъ-ли собраніе сейчасъ выслушать его? (Голоса: „Просимъ", „Просимъ").

К. А. Гвоздевъ. Я извиняюсь, господа, что во-время не могъ подать записки — я не слыхалъ, что это было предложено. Мнѣ кажется, что, дѣйствительно, при обсужденіи такого большого вопроса надо много передумать и переговорить; вотъ эти полоски, которыя проведены здѣсь на картѣ, какъ бы воскрешаютъ живую сѣть желѣзныхъ дорогъ, большую сѣть со всѣмъ подвижнымъ составомъ, и когда смотришь на карту, то невольно вспоминаешь, что это не просто полоски, а должна быть здѣсь живая сѣть. Тогда вспоминается многое—какимъ образомъ добыть этотъ матеріалъ? этотъ подвижной составъ? Думается, хватитъ ли у насъ заводовъ, шахтъ, всего того, что нужно. Эту картину невольно нужно себѣ сейчасъ представить и надо помнить, что мы имѣемъ дѣло не только съ полосками на картѣ, а съ матеріаломъ, который нужно добыть, съ желѣзными дорогами, которыя нужно построить, для того, чтобы онѣ дѣйствительно стали двигаться. Такимъ образомъ, мнѣ кажется совершенно правильной постановка вопроса нѣкоторыми ораторами, что, собственно, говорить объ этихъ черточкахъ не слѣдовало бы, пока не выяснена общая конъюнктура, не выяснено, при какихъ условіяхъ, какими силами можно построить сѣть желѣзныхъ дорогъ. Я думаю, что если мы будемъ подходить къ дѣлу только съ точки зрѣнія географической, не подсчитавъ, насколько способенъ нашъ государственный организмъ вынести эту большую экономическую задачу, не выяснивъ себѣ, какова въ дальнѣйшемъ должна быть государственная политика въ этомъ отношеніи, то, несомнѣнно, всѣ наши пренія не приведутъ ни къ чему. Мы желаемъ, чтобы было въ Россіи больше желѣзныхъ дорогъ, чтобы онѣ были расположены такъ-то и такъ-то, но совершенно забываемъ о томъ, какими силами и какими средствами должно быть это выполнено. Я не берусь, господа, сейчасъ всесторонне освѣщать этотъ вопросъ, но мнѣ казалось бы, что съ этого надо на-

чинать наше Совѣщаніе, т. е., намъ нужно говорить не о томъ, гдѣ лучше провести желѣзныя дороги, и какіе интересы, мѣстные или государственные, имѣютъ первенствующее значеніе—примирять всѣ эти споры преждевременно, такъ какъ у насъ можетъ не хватить средствъ, и тогда всѣ, и мѣстные и государственные, интересы будутъ сведены къ общему знаменателю. Сейчасъ выдвигать споры не слѣдуетъ въ первую очередь, нужно выдвинуть вопросъ о томъ, какова должна быть экономическая политика нашего государства въ ближайшее время. Мы видимъ здѣсь на картѣ громадную сѣть желѣзныхъ дорогъ, которыя въ ближайшее время предполагаются къ постройкѣ. Сѣть эта продиктована тѣмъ, что до сего времени наша Россія оказывалась въ высшей степени отсталой страной, производительныя силы ея не развиты. Куда ни обратишь вниманіе, вездѣ недостатки. Обратите-ли вы вниманіе на финансовую сторону—здѣсь вы встрѣтитесь съ недостатками, обратите ли вы вниманіе на разработку нѣдръ или на обрабатывающую промышленность—вездѣ одни и тѣ же недостатки, всюду мы видимъ отсталость, безсиліе и т. п. Есть этому причины и причины совершенно не случайнаго характера, и не потому, чтобы мы до сего времени не представляли себѣ необходимости въ большой сѣти желѣзныхъ дорогъ, не потому, что мы забыли объ этомъ. Нѣтъ,—причины были другія, и онѣ остались неустраненными. Намъ нужно попытаться выяснить, какимъ образомъ расчистить путь, чтобы дать возможность подойти къ вопросу дальнѣйшей экономической политики нашего государства не такъ, чтобы все зависѣло отъ слабости нашихъ производительныхъ силъ или отъ вершителей судебъ нашего государства. Надо ясно себѣ эту политику выяснить, чтобы не находиться въ такомъ состояніи, при которомъ у насъ нѣтъ увѣренности, будутъ или не будутъ построены намѣченныя дороги, и зависитъ ли это дѣйствительно отъ насъ. До меня говорившіе здѣсь ораторы тоже высказывали сомнѣніе и указывали на то, что намъ нужно прежде всего выяснить, какими силами проводить эти желѣзныя дороги. Позвольте мнѣ нѣсколько остановиться на томъ, о чемъ говорилъ Представитель Московскаго Комитета, просившій Совѣщаніе обратить вниманіе на тѣ положенія, которыя выработаны Московскимъ Комитетомъ. Очевидно, подъ этими положеніями подразумѣвался отвѣтъ Московскаго Комитета. Въ этихъ положеніяхъ указаны условія, при которыхъ возможна правильная дальнѣйшая экономическая политика

страны, а въ частности желѣзнодорожнаго строительства. Я бѣгло просмотрѣлъ ихъ и вижу, что новое мало отличается или совсѣмъ не отличается отъ прежнихъ пріемовъ нашей экономической политики, отъ всего того, что дѣлалось у насъ до сего времени. Я прошу обратить вниманіе на пунктъ *б*.

А. И. Коноваловъ. Я прошу васъ оставаться въ предѣлахъ того принципіальнаго вопроса, который былъ выдвинутъ докладчикомъ. Тѣ большіе вопросы, которые затронуты резолюціей Московскаго Совѣщанія, ихъ наше Совѣщаніе рѣшило въ настоящій моментъ не обсуждать. Вы же хотите коснуться существа этого предложенія. Когда откроются пренія по резолюціи Московскаго Совѣщанія, тогда пожалуйста, а въ сегодняшнемъ засѣданіи мы только потеряемъ время.

К. А. Гвоздевъ. Въ началѣ засѣданія я не былъ и, можетъ быть, дѣйствительно, не знаю тѣхъ рамокъ, въ которыя поставлены сейчасъ пренія. Мнѣ казалось, если сейчасъ рѣшать основной вопросъ, то именно его рѣшать нужно такъ: какимъ путемъ изыскать средства, какимъ путемъ создать ту силу, ту мощь, которыя осуществили бы тѣ заданія, о которыхъ мы говоримъ. Иначе представляется, что есть только разработанный рисунокъ, который лишенъ обоснованности и не даетъ никакихъ соображеній. Дѣйствительно, я чувствую, что я могу попасть въ неловкое положеніе, и, можетъ быть, говорю сейчасъ не о томъ, о чемъ предположено. Мнѣ казалось бы, все-таки, что основной вопросъ, который Совѣщаніе поставило, заключается въ томъ, какъ развить силы страны такимъ путемъ, чтобы страну сдѣлать сильной, могущественной, чтобы она была въ состояніи осуществить постройку сѣти желѣзныхъ дорогъ. Вѣдь потребуются большія средства, нужно покрыть всѣ займы и всѣ расходы, которые потребовала война. Эти условія настолько тяжелы, что, можетъ быть, они окажутся не подъ силу нашему ослабѣвшему государству, если предварительно не сдѣлать тѣхъ шаговъ, которые дали бы возможность усилить средства государства и дали бы возможность производительнымъ силамъ окрѣпнуть и развиться. Можетъ быть, не слѣдуетъ этотъ вопросъ такъ ставить, но не надо ставить страну въ такое положеніе: пусть она будетъ безсильна, но все-таки должны быть построены желѣзныя дороги. Я думаю, что такъ рѣшать вопроса совершенно невозможно.

А. И. Коноваловъ. Позвольте по конкретному вопросу, поста-

вленному докладчикомъ, считать пренія законченными. Слово предоставлено А. А. Бубликову.

А. А. Бубликовъ. Возражу прежде всего К. А. Гвоздеву. Мы фактически вынуждены приступить къ осуществленію плана сѣти. Правительство внесло въ Гос. Думу 11 линій протяженіемъ около 8.000 верстъ. Намъ нужно ставить вопросъ практически.

Далѣе, долженъ указать, что мнѣ приписаны такія мысли, которыхъ я не высказывалъ. Мнѣ приписывалось, что я съ пренебреженіемъ отношусь къ мѣстнымъ интересамъ. Мнѣ представляется это недостаточно яснымъ. Я думаю, что каждую пару рельсъ, которыя въ Россіи могутъ быть уложены, надо привѣтствовать, но онѣ должны быть уложены такъ, чтобы обслуживать наиболѣе нужные интересы. Возражу еще инж. Образцову. Нынѣ расцѣнки на вторые пути въ Особомъ Совѣщаніи по перевозкамъ выражаются около 100.000 руб., такъ что особой дешевизны эти вторые пути дать не могутъ. Эти вторые пути очень мало дадутъ въ смыслѣ разгрузки. Укажу, какъ на примѣръ, на Курско-Кіевскую двупутную дорогу. Я не помню, сколько она пропускаетъ, сколько помню 450—500 вагоновъ, не больше, и она больше пропустить не можетъ, потому что пропускная способность ея станцій ограничена. Всѣ наши старыя дороги носятъ такой характеръ, что онѣ не пропустятъ большихъ составовъ, большого движенія, и не могутъ быть развиты, потому что застроены со всѣхъ сторонъ. Я всецѣло высказываюсь противъ пристройки второго пути къ старымъ линіямъ.

Когда мы стали планировать новыя дороги въ интересахъ обслуживанія мѣстныхъ районовъ, то мы подошли къ цифрѣ 30.000 верстъ въ „первую“ очередь. Мы видѣли, что отдѣльные Комитеты выдвигали постройку большихъ количествъ верстъ въ тѣхъ районахъ, въ которыхъ не имѣется плотнаго населенія. Вотъ и приходится эти 30.000 верстъ какъ-то разбить на очереди. Вотъ тутъ мнѣ одинъ изъ ораторовъ далъ великолѣпнѣйшій примѣръ для иллюстраціи моей мысли. „Если бы была южно-сибирская желѣзная дорога, то мы бы васъ снабдили мясомъ, хлѣбомъ и масломъ“. Я утверждаю, что если бы эта дорога существовала, то ни одного пуда сибирскаго мяса, масла и хлѣба мы не имѣли бы. Дѣйствительно, эта дорога упиралась бы въ существующую сѣть въ Оренбургѣ, а дорога изъ Оренбурга на Самару не можетъ абсолютно забирать ни одного пуда добавочнаго груза

если эта линія приняла бы грузы южно-сибирской дороги, то Туркестанъ не погрузилъ бы хлопка, который намъ сейчасъ нужнѣе, чѣмъ хлѣбъ. Южно-сибирскіе грузы не могли бы пойти и по перегруженной линіи Рязанско-Уральской, которая не можетъ дать ни одного вагона груза, и упирались бы въ Саратовскую переправу. Если мы захотѣли бы черезъ эту линію пропустить одинъ вагонъ сибирскаго мяса и масла, то не могли бы привезти рыбу или что другое изъ другихъ районовъ. Конечно, мѣстному населенію южно-сибирская ж. д. представляетъ громадный интересъ. Но какой же интересъ нужно выдвинуть въ первую очередь? Конечно, всѣмъ дороги и близки дороги своей мѣстности, но какой же интересъ надо выдвинуть впередъ, — частный или общій? Я спрашиваю, какія намъ дороги нужно строить, — тѣ ли, которыя великолѣпно обслуживаютъ неоспоримо ясные, чисто мѣстные интересы, или такія, которыя подготовили бы насъ къ принятію на сѣть грузовъ съ новыхъ дорогъ? Я утверждаю, что прежде всего надо строить дороги не для мѣстныхъ интересовъ, надо строить такія желѣзныя дороги, которыя нашу существующую запущенную сѣть приведутъ въ состояніе способности принимать новое движеніе; въ противномъ случаѣ цѣлый рядъ новыхъ линій будутъ сплошнымъ обманомъ, ибо съ этихъ мѣстъ не будутъ сдвинуты грузы. Здѣсь сидятъ представители Урала, они вамъ могутъ сказать, что дѣлаетъ сибирскій транзитъ. Пермская желѣзная дорога забита транзитными грузами, Уральскіе заводы ломятся отъ продуктовъ, а уральскіе рабочіе сидятъ голодные. Дороги не подвозятъ сырье... Я думаю, что совершенно безспорно стоитъ вопросъ, какъ удовлетворить хотя бы самыя необходимыя нужды. Надо строить тѣ дороги, которыя могутъ провезти собственные грузы и могутъ принять чужіе грузы, а не такія, съ которыхъ нѣтъ возможности передать грузы на сѣть. Вѣдь обратнаго положенія принять нельзя. Мнѣ кажется, что совершенно не слѣдуетъ выдвигать чисто мѣстныя линіи, обслуживающія только свой районъ, а надо выдвинуть тѣ, которыя не только обслуживаютъ прилегающіе районы, но дѣлаютъ соотвѣтствующую сѣть годной къ воспріятію новыхъ линій. Если мы этого не сдѣлаемъ, мы создадимъ такія линіи, которыя не въ состояніи будутъ вывозить грузъ. Вотъ къ чему сводится мысль о якобы пренебрежительномъ отношеніи къ мѣстнымъ интересамъ. Это сплошное недоразумѣніе. Мнѣ кажется, иначе идти мы не можемъ, потому что 30.000 верстъ мы, конечно, сразу

строить не можемъ, конечно, придется такъ или иначе выбирать; какъ же поступить? Я предлагаю 6.000 верстъ вынести внѣ первой очереди, какъ говорилъ П. П. Червинскій.

Далѣе, конечно, намъ нужно посчитаться со всѣми принципами, которые у насъ есть. Но я боюсь, что инж. Образцовъ борется противъ принципа укороченнаго разстоянія. Немножко несвоевременно. Я писалъ брошюру о кратчайшемъ разстояніи и указывалъ на его губительное вліяніе для Россіи. Но этотъ принципъ на практикѣ получилъ за послѣдніе годы весьма значительное ослабленіе. Укажу на цѣлый рядъ магистралей, которыя дѣйствуютъ не по принципу кратчайшихъ разстояній, а по принципу кружныхъ направленій. Вотъ, напр., по линіи Москва—Донецкій Бассейнъ уголь въ громадномъ количествѣ долженъ направляться какъ по кратчайшему направленію Курской линіи. Но уже давно мы пришли къ такому положенію, что въ виду перегруженности этого направленія примѣняются всевозможныя кружныя направленія, но и полное, до предѣла использованіе всѣхъ этихъ направленій не удовлетворяетъ создавшійся грузовой потокъ. То же самое положеніе имѣется въ отношеніи сообщенія Петроградъ—Сибирь, гдѣ всѣ кружные пути заполнены и пропускная способность Вятки и Полетаева исчерпана. Нужна особая линія, и такой линіей, конечно, должна быть такая, которая собирала бы весь сибирскій грузъ и избавила бы Уралъ отъ давленія сибирскаго транзита. Исходя изъ этой точки зрѣнія, я въ первую очередь ставлю тѣ линіи, которыя обслуживаютъ не свою только колокольню, но и мѣстности, которыя лежатъ за этой линіей. Исходя изъ этихъ соображеній, я и составилъ предложенную мною въ Комиссіи разбивку линій по категоріямъ.

Я думаю, что та формула, которую предлагалъ инж. Баронъ Майдель, совершенно соотвѣтствуетъ не только мысли моихъ оппонентовъ, которые старались противопоставить интересы государства и общества. Я тоже считаю, что всякая дорога должна обслуживать мѣстныя нужды, но такъ обслуживать, чтобы не создалось нарушенія болѣе сложныхъ и важныхъ интересовъ общаго порядка.

А. И. Коноваловъ. Послѣ того, что было высказано А. А. Бубликовымъ и изъ всѣхъ дебатовъ, которые имѣли мѣсто здѣсь, достаточно выясняется, что никакого противоположенія интересовъ не существуетъ. Если вначалѣ и была неясность, то она происходила исключительно только потому, что А. А. Бубликовъ

до нѣкоторой степени слишкомъ опредѣленно поставилъ этотъ вопросъ, но если мы обратимся къ трудамъ Совѣщанія, которое работало подъ руководствомъ нашего докладчика, то мы увидимъ, что какъ разъ то обвиненіе, которое здѣсь какъ будто бы предъявляется, не сходится съ тѣмъ конкретнымъ разрѣшеніемъ задачъ, какъ ихъ понимало это Совѣщаніе. Тѣ господствующія теченія, которыя здѣсь намѣчались, вполнѣ укладываются въ ту формулировку, которая была сдѣлана барономъ Майделемъ: „Создавая планъ сѣти на ближайшія нѣсколько лѣтъ, надо исходить изъ двухъ основныхъ положеній: во-первыхъ, разгружая существующія сѣти новыми линіями, надо ограничиться самымъ необходимымъ, во-вторыхъ, стремиться удовлетворить максимумъ интересовъ, ибо изъ интересовъ районныхъ складываются интересы общегосударственные". Угодно вамъ принять тѣ основныя мысли и пожеланія, которыя были предложены? Позвольте считать принятымъ. Позвольте перейти къ дальнѣйшему плану обсужденія нашихъ работъ. Я хочу поставить на ваше утвержденіе то предложеніе, которое сдѣлано было г. Шубинымъ, Предсѣдателемъ Правленія Волжскаго Судоходнаго Товарищества, что является необходимымъ въ планѣ нашихъ дальнѣйшихъ работъ разбиться на Секціи. Какъ я понялъ, ваша мысль была такова: отдѣльныя Секціи—Уральская, Волжская, и т. д.

И. А. Шубинъ. Я вносилъ это предложеніе для того, чтобы наша работа была болѣе продуктивна. Мы собрались со всѣхъ концовъ Россіи, но мы ея не знаемъ. Дѣло въ томъ, что я являюсь представителемъ Востока Россіи и знаю хорошо мѣстныя условія, но, съ другой стороны, я совершенно незнакомъ съ Кавказомъ и Югомъ и не могу судить объ ихъ нуждахъ. Вотъ поэтому мое конкретное предложеніе, и состоитъ въ томъ, что для продуктивности работы нужно разбиться на группы и детально обсудить и внести тѣ или иныя поправки къ матеріаламъ, которые намъ переданы.

А. И. Коноваловъ. Я со своей стороны полагалъ бы, что этотъ путь завелъ бы насъ очень далеко и мы бы кончили занятія не завтра, а черезъ недѣлю, но кромѣ того долженъ отмѣтить, что матеріалы всѣ были разосланы, и была дана возможность мѣстнымъ людямъ и Областнымъ Комитетамъ обсудить ихъ. Въ общемъ собраніи желательно было бы, чтобы обсужденіе было совмѣстнымъ. Поэтому, поскольку позволено будетъ мнѣ высказать мое мнѣніе, я бы считалъ нужнымъ продолжать наши занятія въ общемъ

собраніи, не разбиваясь на Секціи. Угодно будетъ принять? Тогда позвольте перейти къ дальнѣйшему плану занятій.

И. А. Шубинъ. Я просилъ слова по дополнительному вопросу Здѣсь уже много разъ упоминалось о томъ, что у насъ есть огромныя пространства, лишенныя всякихъ путей, но наряду съ этимъ у насъ есть такія мѣстности и большія пространства, которыя не обслуживаются не только желѣзнодорожными путями, но никакимъ другимъ видомъ путей, какъ-то: водными и шоссейными дорогами. Я не буду касаться шоссейныхъ дорогъ, но хотѣлъ бы сказать нѣсколько словъ относительно водныхъ путей.

А. И. Коноваловъ. Вопросъ, который наше Совѣщаніе обсуждаетъ, касается исключительно желѣзнодорожнаго строительства.

И. А. Шубинъ. Я укажу, что при составленіи плана желѣзнодорожнаго строительства должны быть приняты во вниманіе интересы другихъ путей, а также мѣстностей, обслуживаемыхъ этими путями.

А. И. Коноваловъ. Это предложеніе вѣрное, оно принципіально всѣми принимается, но въ данный моментъ нельзя затрагивать такую большую задачу, которую, кстати сказать, въ Совѣщаніи А. А. Бубликова не обсуждали и конкретный матеріалъ по коей не былъ разосланъ, почему мы къ ея обсужденію не подготовлены. Наша задача чрезвычайно обширна. Позвольте остаться въ предѣлахъ желѣзнодорожнаго строительства (Голоса: „Правильно").

И. А. Шубинъ. Я прошу ограничить до минимума мое предложеніе.

А. И. Коноваловъ. Вамъ не можетъ быть предоставлено слово, тѣмъ болѣе, что ваше мнѣніе является мнѣніемъ отдѣльной организаціи, но не представляетъ мнѣнія Областного Военно-Промышленнаго Комитета.

И. А. Шубинъ. Можно высказать сейчасъ лишь два общихъ положенія?

А. И. Коноваловъ. Угодно разрѣшить этотъ вопросъ голосованіемъ? (Голоса: „Да"). Слѣдовательно тѣхъ, кто желаетъ продолжать обсужденіе въ сферѣ желѣзнодорожнаго строительства, прошу сидѣть, поддерживающихъ предложеніе г. Шубина прошу встать (голосованіе). Итакъ, принято предложеніе продолжать наше обсужденіе. Теперь не угодно-ли вырѣшить вопросъ относительно порядка нашего дальнѣйшаго обсужденія схемы желѣзнодорожнаго строительства. Я согласенъ съ предложеніемъ А. А. Бубликова и пред-

лагалъ бы уже приступить къ разсмотрѣнію порядка очередей проектированныхъ линій.

А. А. Бубликовъ. У насъ обыкновенно Совѣщанія Областныхъ Комитетовъ продолжаются минимумъ до половины седьмого и вечеромъ возобновляются въ половинѣ девятаго. Позвольте поставить такой вопросъ: въ цѣляхъ сокращенія времени, какъ предполагается собраніемъ, желаетъ ли оно, чтобы докладчикъ или кто-либо другой по каждой отдѣльной линіи давали краткую мотивировку или, можетъ быть, въ тѣхъ же видахъ пойти обратнымъ путемъ, а именно, считать, что не вызывающія возраженій линіи приняты? Какія есть возраженія? Если возраженія имѣются, то придется развить мотивировку въ защиту каждой изъ этихъ линій. Итакъ, первая линія Москва—Донецкій Бассейнъ.

Н. А. Куровъ. Въ Москвѣ было выражено пожеланіе, чтобы дорога эта была удлинена до какого-либо порта Азовскаго моря. Гдѣ этотъ портъ—это вопросъ другой; можетъ быть Маріуполь или Ростовъ—какъ будетъ удобнѣе. Цѣль та, чтобы ее протянуть до Азовскаго моря, и такимъ образомъ соединить кратчайшимъ путемъ Москву съ Азовскимъ моремъ.

А. А. Бубликовъ. Я долженъ сдѣлать общее поясненіе. Комиссія Борисова условилась такъ, чтобы эти отдѣльныя линіи понимать не буквально, т. е. каждую линію не понимать, какъ начинающуюся отъ опредѣленной точки и доходящую до другой опредѣленной точки; она условилась понимать названіе линій какъ опредѣленное направленіе. Первая линія имѣетъ цѣлью облегчить подвозъ угля въ Москву, а названіе Москва—Донецкій Бассейнъ не предусматриваетъ такой детали, какъ пунктъ примыканія этой дороги. Ясно, что надо соединять антрацитъ съ Москвой, а поэтому эта линія, конечно, должна быть проведена изъ антрацитнаго района. Теперь, что касается выхода ея на Азовское море, въ частности на Маріуполь, то этотъ выходъ предвидѣнъ по линіи за № 9; Комиссія пришла къ мысли, что линію Саратовъ—Каменоломни надо назвать Саратовъ—Азовское море и продолжить ея направленіе до Маріуполя или до Таганрога. Итакъ, новый выходъ къ этимъ портамъ намѣчался. Линія Москва—Донецкій Бассейнъ таковаго выхода не требуетъ. Сама по себѣ идея этого выхода будетъ, въ сущности говоря, составлять другую линію.

Голосъ. Такимъ образомъ со стороны докладчика нѣтъ возраженій къ тому, чтобы эта линія имѣла продленіе до одного изъ портовъ.

И. В. Годневъ. Надо рѣшить сперва общій вопросъ. Будутъ разсмотрѣны дальнѣйшія дороги. Тогда можно будетъ говорить, какая изъ дорогъ, по мнѣнію Комитета, наиболѣе необходима. Между тѣмъ, сейчасъ мы какъ будто на первую дорогу соглашаемся и говоримъ: да, это самая нужная дорога, и она идетъ въ первую очередь. Надо сперва имѣть сужденіе о всѣхъ дорогахъ и тогда можно будетъ судить, какую поставить въ первую очередь.

А. А. Бубликовъ. Мое предложеніе сводилось къ тому, чтобы принять въ расчетъ работу, которая была произведена въ Совѣщаніи подъ моимъ предсѣдательствомъ. Надо имѣть какую-то схему, или можно идти хаотически по отдѣльнымъ линіямъ. Схема есть; въ этой схемѣ будутъ вставляться новыя добавочныя линіи. Это нисколько не предрѣшаетъ окончательнаго рѣшенія Совѣщанія, но это есть условіе для плодотворной работы.

Голосъ. Разбирать всѣ эти группы въ совокупности или каждую линію въ отдѣльности — это будетъ большая разница. Если мы ставимъ каждую линію въ отдѣльности, то это будетъ случайное обсужденіе, что не будетъ имѣть никакого значенія, потому что при обсужденіи каждой линіи въ отдѣльности каждый будетъ защищать свои интересы, а тутъ желательно установить какой-нибудь принципъ обсужденія общаго. Тутъ, напр., есть линіи для перевозки лѣса; какъ же — въ отдѣльности каждую разсмотрѣть или въ ихъ совокупности?

А. И. Коноваловъ. Сейчасъ прошу высказываться о порядкѣ обсужденія. Обсудить-ли конкретныя предложенія, вылившіяся въ постановленіи Совѣщанія А. А. Бубликова и касающіяся линій первой очереди, постройки 1917 года? Докладчикъ предлагаетъ обсуждать конкретно тотъ матеріалъ, который уже разработанъ. Вотъ сейчасъ сдѣлано другое предложеніе исходящее отъ Московскаго Областного Комитета. Не угодно ли поэтому высказаться по существу вопроса о порядкѣ нашего разсмотрѣнія? Слово принадлежитъ Представителю Архангельскаго Комитета.

Н. В. Преображенскій. Я полагалъ бы, что наша работа была бы продуктивнѣе, если-бы мы разсматривали всю сѣть по районамъ и при томъ съ точки зрѣнія, такъ сказать, порайонной. Я скажу, что нѣкоторыя дороги въ нашемъ Архангельскомъ районѣ въ такой зависимости однѣ отъ другихъ и въ зависимости отъ грузооборота, что являлось бы труднымъ обсуждать каждую дорогу въ отдѣльности.

П. П. Червинскій. Я думаю, что тотъ способъ, который вы хотѣли бы принять, привелъ бы къ отрицанію того, что сдѣлало Совѣщаніе А. А. Бубликова. Вы видите, которыя линіи предполагается строить внѣ очереди, раньше всѣхъ въ 1917 г. и какія линіи предполагается отнести къ послѣдующимъ очередямъ. Вы съ этимъ не согласны и считаете, что сюда нужно вставить еще какія-то новыя линіи. Если вы хотите поставить ихъ въ 1917 годъ, тогда вы ихъ предложите при обсужденіи линій 1917 года, если думаете вставить ихъ въ послѣдующую группу, отъ 1918—1920 г.г., тогда вы ихъ предложите, когда мы придемъ къ этой группѣ. Если думаете, что — послѣ 1920 года, тогда предложите, когда будетъ обсуждаться постройка линій послѣ 1920 года. По-моему, предложеніе докладчика совершенно правильно; надо идти по порядку, по тѣмъ очередямъ, которыя уже выработаны.

И. С. Сиговъ. Предложенный порядокъ разсмотрѣнія очередности линій едва-ли возможенъ. Дѣло въ томъ, что при разсмотрѣніи вопроса на мѣстахъ, въ Областныхъ Военно-Промышленныхъ Комитетахъ, могли выдвинуться нѣкоторыя предложенія, идущія въ исправленіе тѣхъ, которыя были сдѣланы раньше. Теперь могутъ быть новыя точки зрѣнія, могутъ быть существенныя въ высшей степени поправки въ томъ спискѣ, который мы видимъ передъ собой. Я, напримѣръ, нахожусь въ затрудненіи, какимъ образомъ изложить тѣ предложенія, которыя нами выработаны при разсмотрѣніи намѣченныхъ линій. Предложенная линія вѣдь можетъ имѣть нѣкоторыя измѣненія, или взамѣнъ ея могутъ быть предложены другія комбинаціи, или же въ связи съ этимъ могутъ быть частичныя поправки и исправленія. Я затрудняюсь, когда и въ какой формѣ я могу сдѣлать тѣ предложенія, которыя имѣю въ виду. Я полагаю, что намъ нужно условиться и поступить такъ, какъ предложилъ Представитель Архангельскаго Комитета, т. е. разсматривать по районамъ или же разсматривать по очередямъ, но прежде всего нужно выслушать предложенія съ мѣстъ, а затѣмъ уже обсудить весь списокъ, который предложенъ, съ тѣми дополненіями, которыя будутъ сдѣланы. Иначе мы будемъ разсматривать какую-нибудь опредѣленную линію, не имѣя въ виду массы новыхъ предложеній, и такимъ образомъ матеріалъ нашъ будетъ неполнымъ, что, несомнѣнно, отразится на правильности нашихъ сужденій. Итакъ, я предлагаю или разсматривать по очередямъ, но съ тѣмъ, чтобы были выслушаны представители съ мѣстъ, или по районамъ.

И. В. Годневъ. Я позволю себѣ еще разъ высказаться. Для того, чтобы при обсужденіи этого вопроса въ законодательномъ учрежденіи заключеніе Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета имѣло какой-нибудь вѣсъ, нужно, чтобы было убѣжденіе, что разсмотрѣніе плановъ было правильнымъ. При томъ же характерѣ обсужденія, который предлагается, я думаю, что авторитета это заключеніе имѣть не будетъ. Напримѣръ, что я могу возразить противъ южной сибирской дороги или какой-нибудь другой? Въ результатѣ получится, что мой голосъ получитъ та дорога, которая была угодна Комиссіи, или тѣмъ лицамъ, которыя убѣждены въ полезности этой дороги предпочтительно передъ другими дорогами. Выходитъ, что моимъ голосомъ пользуются для проведенія дороги, которая моей поддержки не могла бы получить. Я думаю, что главнымъ образомъ желательно не Центральному Военно-Промышленному Комитету и Комиссіи защищать свое мнѣніе, а важно то, чтобы дали свою поддержку Военно-Промышленные Обл. Комитеты. То, что сдѣлала Комиссія подъ предсѣдательствомъ нашего уважаемаго А. А. Бубликова, намъ это извѣстно. Мы собрались не для того только, чтобы утвердить это или отвергнуть, а для того, чтобы работа этой Комиссіи была подтверждена Областными Комитетами. Здѣсь сказывается нѣкоторая несостоятельность рѣшеній Комиссіи. Напримѣръ, предлагается дорога Рыбинскъ—Красноуфимскъ—Кыштымъ къ постройкѣ въ 1917 году. Но вѣдь тамъ не было сдѣлано изысканій и приступить къ ней въ 1917 году нельзя, а, между тѣмъ, она санкціонируется, какъ дорога нужная. Спрашивается, какимъ образомъ она могла попасть въ первую очередь, когда къ ней въ 1917 году приступить нельзя? Да и у меня, у лица, близко знакомаго съ дѣломъ, не создалось убѣжденія, что она такая нужная. При такомъ веденіи нашихъ дѣлъ можетъ быть принято мнѣніе Комиссіи, которое громаднымъ большинствомъ Военно-Промышленныхъ Комитетовъ не раздѣляется, но они не возражаютъ потому, что постановка вопроса такова, что они не могутъ протестовать. Дѣйствительно, зачѣмъ буду я отрицать необходимость дороги, напримѣръ, Саратовъ—Самара, когда я ничего противъ нея не имѣю? Выслушавъ мнѣніе Областныхъ Комитетовъ, мы, можетъ быть, и пойдемъ по плану, который намъ данъ. Желательно, чтобы Областные Комитеты выдвинули то, что для данныхъ мѣстностей желательно. У насъ отвергнуто разсмотрѣніе по группамъ, но я считаю, что для меня выгоднѣе никакого мнѣнія въ

Военно-Промышленномъ Комитетѣ не имѣть, чѣмъ высказывать мнѣніе, въ которомъ я буду раскаиваться.

А. А. Бубликовъ. Позвольте мнѣ сдѣлать маленькое возраженіе. Безъ опредѣленной канвы обойтись намъ нельзя, должна быть какая-то канва, какой-то порядокъ разсмотрѣнія каждой линіи. Канва Комиссіи Борисова и Комиссіи, образованной при Центральномъ Комитетѣ, у насъ есть. Представитель Архангельскаго Комитета предлагаетъ свою канву, можетъ быть прекрасную, но извѣстную одному лишь Архангельскому Комитету. Это во-первыхъ. А, во-вторыхъ, скажу, что для того, чтобы исполнить пожеланія И. В. Годнева, намъ не стоило собираться на Съѣздъ, а надо было предложить отдѣльнымъ Комитетамъ письменно изложить свое мнѣніе. Вѣдь теряется весь смыслъ Съѣзда, ибо Съѣздъ долженъ согласовать пожеланія отдѣльныхъ Комитетовъ, а единственный способъ согласованія—это взять извѣстную канву и по этой канвѣ пойти. Признаете ли вы 7—8 линій подлежащими постройкѣ въ первую очередь, или вы считаете ихъ преждевременными? Надо посмотрѣть, совпадаютъ ли линіи, внесенныя въ Гос. Думу, съ нашимъ спискомъ, и если есть добавочныя, то подлежатъ ли онѣ включенію въ нашъ списокъ или признаются преждевременными. Тамъ есть линіи, которыя въ Комиссіи Борисова считаются второочередными. Я думаю, что, пойдя инымъ путемъ, мы заблудимся и сведемъ на-нѣтъ всю подготовительную работу Комиссіи, которая вѣдь для чего-нибудь эту работу подготовляла. Если собранію угодно знать мотивировку Комиссіи, то она будетъ доложена, я же, для сокращенія времени, предлагаю принять какую угодно схему, и по этой схемѣ пойти,—другого пути я не вижу. И. В. Годневъ, какъ членъ Гос. Думы, знаетъ, что хотя бы и не соглашались съ докладчикомъ, но всегда или идутъ по схемѣ, имъ предложенной, или, отвергнувъ ее, берутъ другую. Но этой другой схемы сейчасъ нѣтъ, и для созданія ея надо произвести громадную подготовительную работу, тогда какъ у насъ канва уже есть.

Н. Н. Кутлеръ. Единственный исходъ въ данномъ случаѣ —эти идти по той схемѣ, которая предложена докладчикомъ. Я являюсь не только членомъ Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета, но и представителемъ Уральскаго Комитета, который не совсѣмъ согласенъ съ этой схемой, но, я, тѣмъ не менѣе, считаю вполнѣ возможнымъ по этой схемѣ говорить. Думаю, что если

мы начнемъ съ другого конца и будемъ сначала выслушивать предложенія мѣстныхъ Комитетовъ, а потомъ пойдемъ по этой схемѣ, то мы два раза сдѣлаемъ ту же работу. Время будетъ потеряно, а это въ данномъ случаѣ особенно важно, такъ какъ я утверждаю, что мы особенно большимъ количествомъ времени не располагаемъ.

З. Н. Таланцевъ. Мы явились сюда изъ различныхъ районовъ съ опредѣленными директивами, чтобы выразить мнѣніе Областныхъ Комитетовъ. Я совершенно отказываюсь обсуждать нѣкоторыя первыя линіи, которыхъ я совсѣмъ не знаю, такъ какъ у насъ, въ Областномъ Комитетѣ, обсуждались только тѣ линіи, которыя имѣютъ значеніе для нашей губерніи Въ данномъ случаѣ правильно указалъ депутатъ Годневъ на линію Рыбинскъ—Красноуфимскъ—Шадринскъ. Она является разгрузочной линіей, и мы поставили ее въ 3-ю очередь, а у васъ она внесена въ 1917 годъ. У насъ на востокѣ одна только несчастная Казанская линія, а вѣдь это громадный районъ Россіи, 1/10 часть ея. Мы являемся сюда, чтобы отстаивать то мнѣніе, котораго придерживается нашъ Областной Комитетъ, а какъ частныя лица мы говорить не можемъ. Мы должны разбиться на районы, и каждая группа должна указать, какія линіи надо построить въ первую очередь. Когда вы эти мнѣнія сгруппируете, у васъ будетъ ясная картина всей Россіи. Для того же, чтобы разбираться въ томъ, что уже предложено, намъ не стоило пріѣзжать издалека. Итакъ я считаю, что надо сидѣть хоть недѣлю, но детально разработать всѣ тѣ линіи, которыя намъ нужны и планъ которыхъ пойдетъ въ Государственную Думу.

А. И. Коноваловъ. Господа, по вопросу о порядкѣ разсмотрѣнія записалось 7 ораторовъ, а время у насъ идетъ. Я хочу указать предыдущему оратору, что, очевидно, онъ находилъ возможнымъ идти по схемѣ докладчика, разъ онъ подалъ мнѣ карточку о желаніи говорить въ дальнѣйшемъ по одной изъ линій. Повторяю, нужно идти по извѣстному конкретному пути. Здѣсь имѣется матеріалъ Комиссіи Борисова и матеріалъ Совѣщанія Бубликова. Выбирайте какой угодно матеріалъ, но вести засѣданіе безъ матеріала нельзя. Я напоминаю моему товарищу по Думѣ Годневу, что и въ Думѣ такой порядокъ существуетъ, что засѣданіе идетъ по матеріалу, предложенному докладчикомъ.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Я понимаю, если кто-нибудь изъ Коми-

тетовъ представилъ бы проектъ для всей Россіи, то можно было бы по немъ работать, но вѣдь извѣстный порядокъ нуженъ. Если мы выслушаемъ опять всѣ отдѣльные Комитеты и каждый начнетъ съ изложенія своихъ мѣстныхъ нуждъ, то мы запутаемся. Вѣдь ни у кого изъ васъ не можетъ быть такъ ясна географическая карта Россіи, чтобы у него въ головѣ рисовалась картина всей сѣти. Надо обсуждать по извѣстному списку, хотя бы неполному, и если докладчикъ, дойдя до какой-либо линіи, не сумѣетъ убѣдить Совѣщаніе въ необходимости ея, тогда мы можемъ ее вычеркнуть, но какъ можно идти безъ плана — я не понимаю.

Ф. А. Метлошъ. Я являюсь уполномоченнымъ отъ своего Пензенскаго Комитета. Я могу имѣть сужденіе въ этомъ Совѣщаніи и могу поддерживать полезность той или другой линіи для губерніи. Я вполнѣ на то уполномоченъ.

А. И. Коноваловъ. Господа, позвольте ограничить время ораторовъ или же дальнѣйшую запись ораторовъ прекратить. (Голосъ: „Совсѣмъ прекратить"). Предложеніе это принято.

Голосъ. Тутъ возникаетъ сомнѣніе по поводу того, что мы разрываемъ ту схему, которую представилъ Центральный Комитетъ Областнымъ Комитетамъ. Я думаю, что, наоборотъ, мы ее и поддерживаемъ и всецѣло будемъ ею руководствоваться, когда будемъ высказывать тѣ пожеланія, которыя намъ даны нашими Комитетами. Ставить вопросъ о времени я считаю нецѣлесообразнымъ, потому что на выработку своихъ заключеній много времени было потрачено общественными учрежденіями, которыя насъ снабдили полномочіями. Позвольте же осуществить эти полномочія.

Н. А. Куровъ. Я совершенно не понимаю, почему не желаютъ, чтобы всѣ Областные Комитеты высказали свое мнѣніе. Здѣсь указывалось, что у нихъ есть доклады и схемы уже разработанныя. Далѣе есть матеріалъ Комиссіи инж. Борисова и матеріалъ А. А. Бубликова. Такимъ образомъ есть всѣ матеріалы, вотъ и разберите ихъ. Дѣло въ томъ, что схема была разослана и у каждаго Областного Комитета имѣлась. Такъ что, если вы заслушаете мнѣнія всѣхъ Областныхъ Комитетовъ, то это не значитъ, что они будутъ предлагать свою собственную схему. Это конечно, неосновательно. Они будутъ разсматривать общую схему и будутъ вносить свои поправки на основаніи матеріала, можетъ быть, болѣе готоваго, чѣмъ матеріалъ, представленный въ Комиссіяхъ Борисова и А. А. Бубликова. Я полагалъ бы самымъ правильнымъ

способомъ заслушать мнѣнія всѣхъ Областныхъ Комитетовъ, которые желаютъ внести поправки, и когда вы выслушаете и суммируете все это, тогда сама собою явится общая сводка всѣхъ схемъ, и тогда дальнѣйшія поправки сдѣлать будетъ гораздо легче. Дѣйствительно тогда получится авторитетное мнѣніе всѣхъ съѣхавшихся Представителей Комитетовъ. (Голосъ. Въ какомъ же порядкѣ мы будемъ обсуждать?).

А. И. Коноваловъ. Наше Собраніе разрѣшитъ этотъ вопросъ голосованіемъ, но я долженъ указать, что если мы пойдемъ по тому пути, какъ предлагаютъ, и заслушаемъ доклады отдѣльныхъ Областныхъ Комитетовъ, то придется потратить время на общую сводку матеріала. Если этой сводки не будетъ сдѣлано, то придется въ концѣ концовъ идти по проекту А. А. Бубликова или инж. Борисова, потому что изъ того матеріала, который будетъ доложенъ и стенографически записанъ, мы будемь имѣть передъ глазами такой сумбуръ, въ которомъ трудно будетъ найти руководящую основу. И такимъ образомъ мы придемъ роковымъ образомъ къ тому же вопросу, по какому пути идти: по проекту ли инж. Борисова или по проекту А. А. Бубликова. Что мѣшаетъ Представителямъ Областныхъ Комитетовъ высказывать свое мнѣніе по любой линіи, которую мы ставимъ на баллотировку. Итакъ позвольте пойти дальше.

В. Р. Мальцевъ. Прошу слова. Позвольте высказаться.

А. И. Коноваловъ. Я каждому предоставлю слово.

В. Р. Мальцевъ. Мы полагали на мѣстахъ, что порядокъ обсужденія этихъ предположеній будетъ поставленъ такимъ образомъ, что Областные Комитеты могли бы свободно высказаться по тому или другому проекту, т. е. по проекту инж. Борисова или по проекту А. А. Бубликова. Мы полагали на мѣстахъ, что въ основѣ проекта А. А. Бубликова могутъ быть, случайно или по извѣстнымъ соображеніямъ, разногласія и думали, что мы здѣсь во всемъ разберемся. У насъ есть свои, можетъ быть, лучшія соображенія за или противъ, мы бы высказали эти соображенія. Намъ кажется, было бы болѣе правильнымъ подойти къ той или иной схемѣ, схемѣ ли Борисова или Бубликова, а потомъ попутно остановиться на тѣхъ соображеніяхъ, которыя будутъ высказаны Областными Комитетами.

И. В. Годневъ. Авторитетность этихъ выводовъ при томъ условіи, какъ сейчасъ есть, не такая уже авторитетность. Я понялъ

бы еще предложеніе, намъ сдѣланное, если-бы дѣло шло о томъ, чтобы высказываться по проекту, который предлагаетъ Правительство. Это было бы такъ. Но полномочій Совѣщанію подъ предсѣдательствомъ многоуважаемаго А. А. Бубликова никто изъ Представителей Комитетовъ не давалъ. Меня упрекать въ томъ, что я нарушаю порядокъ обсужденія, нельзя, потому что здѣсь не такой порядокъ, какой принятъ въ Гос. Думѣ. Порученія такого, о которомъ было здѣсь сказано, совсѣмъ не было. Если мы принуждены разсматривать проектъ въ данномъ случаѣ той Комиссіи, которой порученія не дано...

А. И. Коноваловъ. Откуда вы взяли?

И. В. Годневъ. Нашъ Казанскій Комитетъ такого порученія не давалъ. Такая горячность отстаиванія проекта типа проекта Бубликова заставляетъ уклониться отъ голосованія изъ боязни попасть въ исторію. Да, я боюсь попасть въ исторію. Въ сущности, детальнаго обсужденія сейчасъ быть не можетъ, такъ какъ Предсѣдательствующій сказалъ: можетъ быть, завтра будетъ засѣданіе, и мы получимъ возможность изложить свои взгляды. Сейчасъ же я воздержусь подавать свое мнѣніе, и говорить, что такой-то Комитетъ высказался за очередность, я не даю права. Я не отрицаю ея, но и не утверждаю, полагая, что только тогда, когда Представители Областныхъ Комитетовъ выскажутъ свои мнѣнія, только тогда опредѣлится, какая точка зрѣнія правильна (Голоса: „Правильно“). Тогда представится возможность общей работы. Я боюсь, что въ такихъ большихъ собраніяхъ нерѣдко принимаются резолюціи, которыя желательны только одной маленькой группѣ, а не большинству, и сотни лицъ, здѣсь сидящихъ, могутъ не знать, что они приняли. Мы пріѣхали изъ слишкомъ большихъ разстояній, чтобы согласиться на это; обидно уѣхать, подписавшись въ томъ, что не мы, а они считаютъ правильнымъ. Вотъ почему я противъ предложенія Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета. Что касается проекта Министерства, то по этому списку я не поднималъ бы никакого вопроса; я бы прямо сказалъ: мнѣніе—Центральнаго Комитета, а очередность—правительственная. Если мы пойдемъ по очередямъ, предлагаемымъ Правительствомъ, то я не возражаю. Я позволю себѣ только высказать, что мнѣніе наше было бы болѣе авторитетнымъ, если бы раньше было заслушано мнѣніе Представителей Областныхъ Военно-Промышленныхъ Комитетовъ. Общее мнѣніе, дѣйствительно, желательно.

А. И. Коноваловъ. Послѣдній ораторъ, членъ Государственной Думы В. Г. Петровъ.

В. Г. Петровъ. Мнѣ хотѣлось бы сказать, что здѣсь какое-то недоразумѣніе. Вѣдь та схема, которая предложена Совѣщаніемъ подъ предсѣдательствомъ А. А. Бубликова, была положена въ основу тѣхъ соображеній, которыми руководились Мѣстные и Областные Военно-Промышленные Комитеты. Мнѣ кажется, что настоящее Совѣщаніе не должно уклоняться услышать мнѣнія отдѣльныхъ Представителей Областныхъ Комитетовъ, — оно волей-неволей должно перейти къ очереднымъ вопросамъ, но для того, чтобы наши заключенія въ Совѣщаніи были авторитетны, необходимо, чтобы всѣ присутствующіе въ Совѣщаніи принимали участіе въ обсужденіи этихъ вопросовъ, а это возможно только тогда, когда Совѣщаніе въ полной мѣрѣ ознакомится съ тѣми матеріалами, которые привезли сюда Представители Областныхъ Комитетовъ. Иначе невозможно. И неправильно думать, что вопросъ въ томъ, чтобы поскорѣе обсудить предложеніе о жел.-дор. строительствѣ, а чтобы было правильное рѣшеніе вопроса. И поэтому я считаю необходимымъ выслушать сначала мнѣнія всѣхъ представителей Областныхъ Комитетовъ, а затѣмъ, имѣя матеріалъ, приступить къ обсужденію схемы, которая намѣчена членомъ Государственной Думы А. А. Бубликовымъ.

А. И. Коноваловъ. Позвольте считать пренія исчерпанными. Здѣсь высказаны по этому вопросу двѣ точки зрѣнія: одна, чтобы пренія шли по районамъ, т. е., предполагается, чтобы каждый Комитетъ поочередно сдѣлалъ свой докладъ и высказался о тѣхъ жел.-дор. линіяхъ, который желательны въ районѣ данной области по имѣющимся матеріаламъ; другая точка зрѣнія, которую поддерживаютъ и представители Центральнаго Комитета, та, чтобы идти по конкретному матеріалу. Теперь въ отношеніи конкретнаго матеріала имѣется два плана—планъ Предсѣдателя Соединеннаго Совѣщанія А. А. Бубликова и планъ Комиссіи подъ предсѣдательствомъ инж. Борисова. Въ отношеніи послѣдняго вопроса о выборѣ плана совершенно безразлично—мы можемъ идти и по плану Комиссіи т. с. Борисова. Такимъ образомъ, позвольте поставить послѣдній вопросъ на голосованіе и опредѣлить наше рѣшеніе: угодно ли Совѣщанію разсматривать жел.-дор. линіи по проекту и плану, разработанному инж. Борисовымъ? Согласныхъ покорнѣйше прошу сидѣть, а возражающихъ прошу встать. (Голосъ:

„Просимъ повторить". Шумъ. Звонокъ Предсѣдательствующаго.

Голосъ. Позвольте сдѣлать такое предложеніе: сначала поставить вопросъ, обсуждать ли по районамъ или по программѣ? А когда выяснится программа, тогда выслушать сужденія Областныхъ Комитетовъ.....

Голосъ. По какому плану идти: вообще по плану или по комитетскому плану?

А. И. Коноваловъ. Первымъ ставлю вопросъ: желательно ли разсматривать линіи согласно представленныхъ плановъ? Желающихъ принять предложеніе прошу сидѣть, возражающихъ прошу встать. Прошу сосчитать. (Голоса: „По программѣ?" „По Комитетамъ?" Шумъ.) Я просилъ бы голосовать только Представителей Областныхъ Комитетовъ, но не Центральнаго. Прошу произвести обратное голосованіе (производится подсчетъ. Поровну за и противъ).

Въ виду такого разногласія, прошу еще разъ провѣрить.

Голосъ. Я за то, чтобы голосовать по программѣ, но предварительно выслушать мнѣнія Представителей.

Голосъ. Позвольте къ порядку голосованія. Можетъ быть, поставимъ вопросъ такъ: угодно ли для обсужденія плана, представленнаго Комиссіей Борисова и Комиссіей Бубликова, заслушать предварительно мнѣнія Областныхъ Комитетовъ по этому предмету.

А. А. Бубликовъ. Такъ какъ Комитетамъ, очевидно, угодно высказать каждому свой планъ отдѣльно, а такъ какъ намъ,—для меня, по крайней мѣрѣ, это очевидно,—войти въ обсужденіе по несогласованному плану не удастся, то, можетъ быть, примирились бы на томъ: каждый Комитетъ въ отдѣльности изложитъ свои пожеланія, я записалъ бы ихъ, и мы постарались бы убѣдиться, можно ли пойти по этому плану или пойти по схемѣ. Я полагалъ бы вначалѣ пойти по схемѣ, а по мѣрѣ обсужденія схемы заслушать мнѣнія Комитетовъ. Если мое предложеніе многихъ не удовлетворяетъ, то, можетъ быть, оно удовлетворитъ тогда, когда мы выслушаемъ мнѣнія отдѣльныхъ Комитетовъ, а потомъ можно будетъ рѣшить вопросъ, можно ли идти по этимъ несогласованнымъ мнѣніямъ.

А. И. Коноваловъ. Я ставлю вновь на голосованіе предложеніе: угодно ли идти по программѣ или же заслушать мнѣнія съ мѣстъ. Желающихъ идти по программѣ прошу сидѣть, возражающихъ прошу встать. Прошу голосовать только членовъ Областныхъ Комитетовъ.

(Подсчетъ голосовъ) двадцать. Прошу сосчитать обратно. Двадцать три. Такимъ образомъ большинствомъ 3 голосовъ выражено пожеланіе идти по программѣ.

Голосъ. Я не голосовалъ не потому, что противъ того, чтобы идти по программѣ. Цѣлый рядъ членовъ желаетъ идти по плану, но предварительно желаетъ высказать свое мнѣніе.

А. И. Коноваловъ. Теперь, господа, есть большинство, рѣшеніе котораго необходимо уважать, оно высказалось за то, чтобы идти по программѣ. Но по какой изъ двухъ программъ: угодно будетъ идти по программѣ т. с. Борисова или по программѣ Бубликова?

Я ставлю на голосованіе: кто желаетъ идти по программѣ Борисова? (Производится голосованіе вставаніемъ). Большинство. Принято по программѣ т. с. Борисова. Затѣмъ позвольте все-таки сдѣлать предложеніе нижеслѣдующаго рода. Когда мы будемъ идти по программѣ въ вечернемъ засѣданіи, то, само собою разумѣется, что при разсмотрѣніи этой программы, Представители Областныхъ Комитетовъ могутъ дѣлать всѣ угодныя имъ заявленія, но мы останемся все же въ предѣлахъ опредѣленнаго матеріала, имѣющагося въ предложенной обсужденію программѣ. Слѣдующее засѣданіе будетъ въ восемь съ половиной часовъ вечера.

Засѣданіе 2-е.

20-го октября 1916 года (Вечеромъ).

Предсѣдатель А. И. Коноваловъ. Позвольте объявить засѣданіе открытымъ. Въ утреннемъ засѣданіи послѣ голосованія было рѣшено идти по списку Комиссіи Борисова, каковые списки были вамъ розданы. Вы имѣете первоначальный перечень линій, который былъ помѣщенъ въ большомъ журналѣ Комиссіи Борисова и который былъ разосланъ, но затѣмъ въ дополнительномъ сообщеніи Центральнаго Комитета отъ 17 августа были присланы исправленные списки Комиссіи Борисова 30 іюня. По этому списку мы сейчасъ и пойдемъ. Теперь попрошу докладчика, придерживаясь того постановленія, которое было сдѣлано, дать краткія сообщенія по поводу каждой желѣзной дороги, и тогда мы сперва пойдемъ по номерамъ, указаннымъ въ спискѣ Комиссіи Борисова, а потомъ я попрошу высказаться Представителей Областныхъ Комитетовъ.

Голосъ. Желательно было бы знать, въ какой моментъ можно будетъ говорить о дорогахъ, которыя не указаны въ этомъ спискѣ, но о проведеніи которыхъ были высказаны пожеланія какимъ-нибудь Комитетомъ?

А. И. Коноваловъ. Можетъ быть, позволите сначала пройти весь списокъ линій первой очереди? Затѣмъ въ концѣ, послѣ перваго списка, можно будетъ дѣлать заявленія о тѣхъ дорогахъ, которыя не вошли въ этотъ списокъ.

Голосъ. Если параллельно съ этимъ спискомъ мы будемъ говорить о дополненіи дорогъ, значащихся въ спискѣ, то получится такая картина: будемъ говорить, напр., о дорогахъ на югѣ, затѣмъ перейдемъ къ другимъ и не скажемъ о тѣхъ дополненіяхъ, которыя желательно сдѣлать, такъ что тогда придется возвращаться къ тому, что уже обсудили.

А. А. Бубликовъ. Обсужденіе вопроса о постройкѣ дороги Донецкій Бассейнъ—Москва равносильно обсужденію вопроса о томъ, быть или не быть московской промышленности, голо-

дать ли ей въ отношенiи топлива, какъ это было до сихъ поръ, или имѣть обезпеченное снабженiе топливомъ. Въ настоящее время сообщенiе антрацитнаго района съ Москвой существующими дорогами абсолютно не обезпечивается. Вообще ростъ производства топлива въ Донецкомъ Бассейнѣ таковъ, что не менѣе 100 мил. пудовъ приростаетъ въ годъ, а по изслѣдованiямъ инженера Успенскаго выходитъ, что каждая однопутная дорога принимаетъ не свыше 100—120 мил. пудовъ. Слѣдовательно, въ сущности говоря, для Донецкаго Бассейна выходъ потому или иному направленiю долженъ усиливаться по одной новой дорогѣ въ годъ. Выходъ на Москву абсолютно перегруженъ уже въ настоящее время, такъ что Москва не обезпечена топливомъ. Поэтому сооруженiе этой дороги Комиссiей Борисова и нашей Комиссiей признавалось одной изъ самыхъ важныхъ очередныхъ задачъ.

Предсѣдатель. Проектъ этой дороги представленъ въ Государственную Думу.

А. А. Бубликовъ. Такъ какъ, мнѣ думается, возраженiй относительно необходимости постройки этой дороги не встрѣчается, то намъ надо рѣшить вопросъ второй, вопросъ о томъ, подлежитъ ли она включенiю въ списокъ сверхочередныхъ дорогъ, которыя внесены въ Государственную Думу и которыя подлежатъ сооруженiю въ 1917 году, и нужно ли намъ считать эту линiю въ разрядѣ сверхочередныхъ дорогъ, проекты которыхъ правительствомъ представлены въ Государственную Думу.

З. М. Таланцевъ. Дѣло въ томъ, что эта дорога подходитъ не къ той, которая была въ первомъ засѣданiи указана инженеромъ Куровымъ а къ той, которая проведена здѣсь на картѣ въ видѣ прямой линiи, какъ Николаевская дорога, т. е. не разбирая ни овраговъ, ни рѣкъ, и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ пересѣкаетъ уже существующiя дороги. Я думаю, что дѣйствительно въ началѣ лучше проложить не только одинъ путь, а двѣ лишнiя линiи къ существующимъ дорогамъ вести до Ельца въ разстоянiи какихъ-нибудь 5—6 вер. совершенно параллельно отъ Ельца на Марiуполь, но отъ Ельца до Москвы это пустая трата денегъ.

Э. И. Каминскiй. На той схематической картѣ, которая была разослана, проектируемыя дороги показаны прямой линiей, такъ какъ немыслимо было вычерчивать подробности линiи. Это сдѣлано для наглядности сообщенiя между двумя пунктами, что не предрѣшаетъ вопроса о томъ, будетъ ли данная дорога примыкать

къ заводамъ, городамъ и т. д. Отнюдь не слѣдуетъ думаеть, что дорога пойдетъ по прямой линіи,—это просто недоразумѣніе.

А. И. Коноваловъ. Къ этому надо добавить: если бы эта линія пошла къ Ельцу.

А. А. Бубликовъ. До Ельца дорога не перегружена и въ состояніи принять грузы, а линія Павелецъ—Москва, естественно, не разсчитана на такое массовое передвиженіе.

А. И. Коноваловъ. Въ виду того, что проектъ этой линіи представленъ Правительствомъ въ Государственную Думу, ее можно считать какъ бы исключенной изъ линій первой очереди и причислить къ дорогамъ внѣочереднымъ. Такимъ образомъ обсужденіе этого вопроса можно считать оконченнымъ.

А. А. Бубликовъ. Теперь подлежитъ обсужденію вопросъ о постройкѣ второй линіи, а именно Харьковъ—Пенза—Инза. Съ постройкой этой дороги, очевидно, до чрезвычайности опоздали. Ее надо было уже давнымъ-давно строить, такъ какъ ея первая цѣль разгрузить Балашово-Харьковскую дорогу, которая забита до послѣдней возможности. Забитость этой дороги достигаетъ такихъ размѣровъ, что проложить второй путь невозможно, ибо нѣтъ возможности подвезти строительные матеріалы (рельсы, шпалы) для этого пути, нельзя подсыпать баластъ, ни одного хозяйственнаго поѣзда получить нельзя. Вопросъ о необходимости постройки этой дороги неоднократно возбуждался въ Комиссіи о новыхъ дорогахъ, но никакъ не могутъ придти къ соглашенію, кому эту дорогу строить. Вторая задача дороги не менѣе важная, а при извѣстныхъ условіяхъ можетъ стать и самой важной, это задача создать обходный путь въ обходъ Самары и Александровскаго черезъ Волгу моста. Надо сказать, что этотъ мостъ довольно слабъ и, кромѣ того, въ районѣ Батраковъ происходитъ сплывъ полотна. Поэтому къ ней строятъ обходный тоннель, но результаты постройки тоннеля сомнительны. Такимъ образомъ можно ожидать перерыва въ сообщеніи съ Туркестаномъ и Южнымъ Ураломъ. Если провести линію до Инзы, то создается обходный путь черезъ Симбирскій мостъ у Симбирска; и такимъ образомъ будетъ обезпечено транзитное сообщеніе съ Сибирью. Кромѣ того, будетъ дана работа прилегающимъ дорогамъ, нынѣ сооружаемымъ и вновь открытымъ. Именно на Самаро-Златоустовской дорогѣ къ востоку отъ Уфы сооружаются 2 пути. Во время войны эта работа будетъ кончена. Къ западу имѣется перегруженная колея Самаро-Златоустовской дороги. Съ

проведенiемъ дороги Харьковъ—Пенза—Инза получается обходъ черезъ Бугульминскую дорогу. Такимъ образомъ эту дорогу приходится признать безусловно заслуживающей сооруженiя въ одну изъ первыхъ очередей, потому что загруженность въ этомъ направленiи, повторяю, чрезвычайная.

А. И. Канъ. Я не согласенъ съ предыдущимъ ораторомъ, что направленiе черезъ Самару съ закругленiемъ въ восточномъ направленiи будетъ новымъ путемъ, чрезвычайно загруженнымъ. Рѣчь идетъ о созданiи новой дороги Харьковъ—Пенза—Инза. Сама по себѣ эта дорога нами привѣтствуется. Областной Самарскiй Комитетъ высказывается за отнесенiе этой дороги въ первую очередь, какъ сокращающей разстоянiе между югомъ Россiи и Самарой, но отнюдь не по мотивамъ, высказаннымъ А. А. Бубликовымъ о загруженности и опасности моста и о томъ, что тамъ есть такъ называемые сплывы вблизи станцiи Кинель. Тутъ въ журналѣ Совѣщанiя Борисова высказывается, что это выясненный вопросъ, что не можетъ быть рѣчи о томъ, чтобы этотъ мостъ былъ въ какой-нибудь мѣрѣ опасенъ. Я хочу сказать, что мы привѣтствуемъ эту дорогу въ первую очередь, но только не по мотивамъ загруженности Самарскаго направленiя. Мы докажемъ, что этотъ мостъ совсѣмъ не загруженъ въ направленiи изъ Пензы на Востокъ.

Предсѣдательствующiй **Н. Н. Изнаръ.** Повидимому, возраженiй нѣтъ, такъ что желѣзная дорога Пенза—Инза—Харьковъ должна быть отнесена въ первую очередь. Позвольте перейти къ третьему пункту. (Шумъ).

Ф. А. Метлошъ. Эту дорогу поставить необходимо внѣ очереди, такъ какъ въ Пензенской губ. большая загруженность, въ особенности теперь. Еще 10 лѣтъ назадъ о ней поднимался раза три вопросъ, и она была признана очень важной, а въ особенности теперь, когда Пенза признается Военнымъ Вѣдомствомъ стратегическимъ пунктомъ. Она имѣетъ трубочные заводы и лѣсопильный заводъ. Въ первую очередь ставятся дороги на основанiи общегосударственной необходимости, но передъ первой очередью постоянно бываютъ какiя-то внѣочередныя постройки, поэтому я ходатайствую, чтобы эта дорога была утверждена внѣ очереди, такъ какъ признана стратегическимъ пунктомъ, имѣетъ экономическое и политическое значенiе.

Н. Н. Изнаръ. Вносится предложенiе о признанiи этой дороги внѣочередной.

В. П. Соколовъ. Я тоже поддерживаю предложеніе Представителя Пензенскаго Комитета о признаніи необходимости постройки этой дороги внѣ очереди, потому что въ настоящее время, хотя и говорятъ, что Самарскій мостъ не загруженъ, но существующая дорога одноколейная и она поставила нашу Пензу въ очень тяжелое положеніе, и если это положеніе продолжится, то и въ будущемъ будутъ такого же рода вещи, какъ мы переживаемъ въ настоящее время: для полученія товара намъ рекомендуется провозить товаръ до Самары, а отъ Самары воднымъ путемъ черезъ Симбирскъ въ Пензу. Такъ что устройство этого пути безусловно нужно считать необходимымъ даже не въ первую очередь, а внѣ первой очереди.

Н. Н. Изнаръ. Ораторъ предлагаетъ принять эту дорогу во внѣочередныя. . . .

М. А. Волковъ Я присоединяюсь къ тому, чтобы отнести эту дорогу къ внѣочереднымъ, такъ какъ эта губернія хлѣбородная; съ устройствомъ моста черезъ Волгу присоединится Сибирская линія. Эта линія настолько важна, что и въ прежнее время, т. е. до войны, въ этомъ направленіи шли грузы со средняго Поволжья изъ урожайныхъ губ. и наполняли всѣ Балтійскіе порта. Въ настоящее время есть возможность эти транспорты направлять на Черное море. Въ силу загруженности центра Россіи эта линія представляется необходимой, ее надлежитъ поставить внѣ очереди.

Н. Н. Изнаръ. Слово принадлежитъ г. Представителю Казанскаго Военно-Промышленнаго Комитета.

Я просилъ бы васъ, господа, какъ и въ первомъ засѣданіи, если возможно, называть свои фамиліи, такъ какъ это нужно для стенографовъ.

В. Д. Боронинъ. Я, какъ представитель Казанскаго В.-П. К-та, хотѣлъ бы поставить на обсужденіе Собранія одинъ юридическій вопросъ: тѣ жел. дороги, относительно коихъ уже внесенъ сейчасъ вопросъ въ Государственную Думу, можемъ ли мы о нихъ, такъ сказать, имѣть сужденіе въ настоящемъ засѣданіи? Мнѣ кажется, когда мы рѣшали вопросъ о жел. дорогѣ Донецкій Бассейнъ—Москва, то о ней не стали говорить, и она была сочтена внѣочередной, потому что вопросъ о постройкѣ уже внесенъ на обсужденіе Государственной Думы, какъ о такой дорогѣ, которая предварительно прошла всѣ надлежащія инстанціи. Мнѣ кажется, что если мы этотъ вопросъ разрѣшимъ въ томъ

смыслѣ, что о тѣхъ жел. дорогахъ, о коихъ будетъ имѣть въ самомъ ближайшемъ будущемъ сужденіе Государственная Дума, говорить въ настоящій моментъ нечего, тогда самъ собою разрѣшится вопросъ, который сейчасъ возбужденъ Представителемъ Пензенскаго Воен. Пр. К-та. Я полагаю, что разъ жел. дорога Харьковъ — Пенза — Инза прошла Комиссію о новыхъ жел. дорогахъ, прошла черезъ Государственный Совѣтъ, вопросъ о ней можетъ быть внесенъ на обсужденіе Государственной Думы, слѣдовательно, говорить въ настоящій моментъ про ея внѣочередность уже не приходится. Можно говорить о необходимости ее построить въ слѣдующую очередь за внѣочередными дорогами, но говорить о томъ, что она должна быть внѣ очереди, нельзя.

Н. Н. Изнаръ. Я думаю, что про тѣ линіи, которыя внесены въ Государственную Думу, мы не будемъ разсуждать, потому что онѣ предрѣшены фактамъ внесенія въ Государственную Думу. Тутъ приходилось выслушать много сомнѣній относительно возможности сооруженія внѣ очереди въ 1917 году. Спискомъ, внесеннымъ въ Государственную Думу въ первую очередь 1917 года, программа этой первой очереди не исчерпывается, потому что, вѣроятно, въ 1917 году, какъ было и въ 1916 году, будутъ начаты дороги не только казенными средствами, но и частными. Вопросъ, кто будетъ строить дороги, для насъ не играетъ никакой роли. Мы можемъ рѣшить вопросъ о линіяхъ, внесенныхъ въ Государственную Думу, и, кромѣ того, намѣтить другія линіи. Поэтому я не вижу никакихъ препятствій, чтобы линія за № 2, Харьковъ—Пенза—Инза, съ которой такъ сильно запоздали и которая должна была быть начата 5 — 6 лѣтъ тому назадъ, была внесена нами въ списокъ линій, подлежащихъ сооруженію въ 1917 году. Угодно согласиться на внѣочередность? Принято.

А. А. Бубликовъ. Номеръ третій. Эта линія была намѣчена, но не получила мѣста въ спискѣ т. с. Борисова. Это линія — Рыбинскъ — Красноуфимскъ—Шадринскъ—Омскъ, которую большинствомъ голосовъ въ Комиссіи Борисова было рѣшено замѣнить вторымъ путемъ на всемъ протяженіи Сѣверной магистрали, отъ Омска до Петрограда. Это спорный вопросъ. Когда будетъ угодно рѣшить Собранію: сейчасъ въ порядкѣ работъ Комиссіи Борисова или въ порядкѣ списка, въ который эта линія включена.

Н. Н. Изнаръ. Позвольте держаться порядка списка. Оставимъ пока этотъ вопросъ; мы опять къ нему вернемся.

А. А. Бубликовъ. 3-ей линіей поставлена Александровъ-Гай—Эмба и Кунгуръ—Чарджуй. Въ заключительномъ засѣданіи Комиссіи Борисова эти двѣ линіи, представляющія собою два куска магистрали, было рѣшено, въ измѣненіе первоначальныхъ постановленій, соединить и строить не эти два подъѣздныхъ пути, а сразу сплошную линію отъ Александровъ-Гая до Чарджуя. Правительство внесло проектъ сооруженія этой линіи въ Думу. Задача этого сооруженія состоитъ въ томъ, чтобы способствовать развитію хлопководства на югѣ Россіи, развитію нефтедобыванія въ сѣверной части дороги, а, кромѣ того, создать разгружающую линію для уже перегруженной линіи Оренбургъ-Ташкентской дороги и въ дальнѣйшемъ будущемъ создать магистраль, соединяющую Европу, черезъ Россію, до конечнаго пункта Индійской сѣти. Комиссія останавливалась на этомъ вопросѣ и предполагала, что, можетъ быть, теперь, послѣ состоявшагося соглашенія нашего съ Англіей, съ устраненіемъ цѣлаго ряда недоразумѣній, весьма вѣроятно, что эта задача будетъ разрѣшена. Но помимо этихъ міровыхъ перспективъ, линія эта имѣетъ обоснованіе въ развитіи весьма важныхъ для настоящаго времени производствъ въ районахъ, абсолютно сейчасъ невозможныхъ для разработки и, кромѣ того, создаетъ разгружающее направленіе для Оренбургъ-Ташкентской дороги.

В. Р. Мальцевъ. Саратовскій Комитетъ считалъ бы необходимымъ внести нѣкоторый коррективъ, а именно, — Александровъ-Гай—Чарджуй съ вѣткой на Гурьевъ, такъ какъ вопросъ о постройкѣ линіи Самара—Уральскъ для Саратовскаго Комитета представляется неяснымъ.

А. А. Бубликовъ. Комиссія Борисова, мнѣ кажется, весьма правильно рѣшила никакихъ вѣтокъ не включать въ планъ. Планъ магистралей такъ серьезенъ, такъ сложенъ, что было бы неправильнымъ его затемнять и осложнять вопросъ присоединеніемъ тѣхъ или иныхъ, хотя бы довольно интересныхъ, вѣтокъ, и съ этой точки зрѣнія Совѣщаніе о планѣ сѣти инж. Борисова, а вслѣдъ за ней и Комиссія при Центральномъ Комитетѣ никакихъ вѣтвей не включали.

В. Р. Мальцевъ. Я прошу г. Предсѣдателя разрѣшенія обсуждать дорогу Александровъ-Гай—Чарджуй совмѣстно съ дорогой, которая стоитъ подъ № 65.

А. И. Коноваловъ. Тогда надо обсуждать совмѣстно и 91 ну-

меръ. №№ 65 и 91 относятся къ предложенію о разсмотрѣніи той дороги, о которой говорилъ А. А. Бубликовъ.

В. Р. Мальцевъ. Можетъ быть, совмѣстное обсужденіе этой дороги можно оставить, потому что нашъ Комитетъ, не видя смысла въ постройкѣ линіи Самара — Уральскъ, но, не возражая, собственно, противъ сооруженія, въ то же время это свое соображеніе подкрѣпляетъ проектированіемъ другой линіи. Поэтому, если бы я сталъ говорить противъ дороги Самара—Уральскъ, то невольно коснулся бы и нашего проекта, и долженъ былъ бы объяснить, почему именно Саратовскій Комитетъ смотритъ такимъ образомъ.

А. И. Коноваловъ. Я думаю, что это трудно, потому что задача совершенно ясна: та линія, которую вы изволили указать,—Саратовъ—Стерлитамакъ служитъ выходомъ сибирскихъ грузовъ на югъ къ южнымъ портамъ, а эта соединяетъ съ Туркестаномъ. Поэтому трудно обсуждать сразу много дорогъ. Мы спутаемся. Въ обсуждаемыхъ двухъ линіяхъ есть идея соединенія Туркестана со среднею Россіей и выхода отъ Каспійскаго моря къ Самарѣ, а если присоединить сюда совершенно другое значеніе, то я боюсь, что мы запутаемся.

А. А. Бубликовъ. Я думаю, тутъ надо придержаться обсужденія двухъ линій, которыя какъ будто бы имѣютъ что-то между собой общее и до извѣстной степени могутъ конкурировать: это линія Александровъ-Гай—Чарджуй и линія Самара—Уральскъ. Общее между этими линіями то, что одна изъ нихъ цѣликомъ имѣетъ въ виду продвинуть на Волгу эмбинскую нефть. Вотъ ея основная задача. Но такъ какъ у этой дороги, кромѣ задачи продвинуть нефть и отчасти двинуть запасы своего хлѣба къ Самарѣ, другой задачи нѣтъ, тогда какъ у Александровъ-Гай—Чарджуй есть крупнѣйшая задача по разгрузкѣ Оренбургъ—Самара—Ташкентской линіи, то удѣльный вѣсъ этихъ дорогъ представлялся Комиссіи инж. Борисова неравнымъ, и она считала, что, при всемъ интересѣ создать выходъ эмбинской нефти въ Самару, эта задача является совершенно второочередной по сравненію съ основными задачами Александровъ-Гай—Чарджуй. Поэтому она линію Александровъ-Гай—Чарджуй включила въ первую очередь, линію Самара—Уральскъ—во вторую, а Уральскъ — Гурьевъ — въ третью очередь. Мнѣ думается, что такое суммарное обсужденіе едва ли можетъ побудить принять рѣшеніе въ пользу этихъ двухъ линій.

А. И. Канъ. Позвольте мнѣ сказать о связи дороги Алексан-

дровъ-Гай—Чарджуй и дороги Самара—Уральскъ. Въ Самарскомъ Военно-Промышленномъ Комитетѣ мы чрезвычайно подробно разбирали этотъ вопросъ, и находимъ (вы разрѣшите мнѣ, для того чтобы не слишкомъ удлинять пренія, называть совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Борисова просто Особымъ Совѣщаніемъ, а второе—Соединеннымъ Совѣщаніемъ) въ журналѣ Особаго Совѣщанія Борисова чрезвычайно вѣское мнѣніе для предпочтенія района отъ Самары до Уральска. Журналъ этотъ гласитъ, что мѣстное значеніе этой линіи — Самара — Уральскъ — Гурьевъ находятъ цѣннымъ, такъ какъ она будетъ обслуживать многонаселенныя казацкія станицы. Въ Совѣщаніи Борисова часть голосовъ высказалась за отнесеніе сѣвернаго участка дороги въ первую очередь, а участка отъ Уральска до Гурьева во вторую, причемъ большинство полагало, что въ первую очередь нельзя ее поставить, а надо во вторую. Для обслуживанія нефтяного района надо строить въ первую очередь участки Александровъ-Гай—Эмба— и Кунградъ-Чарджуй, ибо выяснено, что въ смыслѣ техническомъ оба направленія въ районѣ Москвы даютъ примѣрно одинаковое разстояніе. Это натолкнуло насъ на мысль провѣрить, какое разстояніе выгоднѣе, куда надо вести эту нефть. Мы, разбирая этотъ вопросъ, считались съ тѣмъ, что можетъ дать участокъ отъ Эмбы до Александровъ-Гай, что можетъ дать участокъ отъ Эмбы до Уральска. Мы видимъ, что Особое Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія Борисова при разсмотрѣніи дороги Уральскъ-Гурьевъ отмѣтило, что линія Александровъ-Гай—Эмба почти на всемъ своемъ протяженіи проходитъ по безлюднымъ мѣстамъ района, производительность котораго не даетъ никакихъ надеждъ на развитіе (стр. 132 журн. Особ. Совѣщ.). Точно такимъ же образомъ Особое Совѣщаніе высказалось при разсмотрѣніи вопроса о дорогѣ Уральскъ—Царицынъ, прорѣзывающей какъ разъ тотъ же районъ. Эта линія не имѣетъ особаго значенія, такъ какъ она проходитъ по району совершенно не производительному, который и въ будущемъ, благодаря чрезвычайно неблагопріятнымъ климатическимъ условіямъ, едва ли разовьется, Вотъ, два мнѣнія Особаго Совѣщанія. Теперь мы перейдетъ къ мнѣнію мѣстныхъ общественныхъ организацій. Комиссіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ при разсмотрѣніи этого вопроса 6 мая была заслушана телеграмма Уральскаго Биржевого Комитета, которая гласитъ слѣдующее: „Не отрицая значенія дороги

на Чарджуй и принимая во вниманіе нефтяной промыселъ Эмбенскаго района, полагаемъ, что дорога Самара—Каспій можетъ служить головнымъ участкомъ магистрали на Чарджуй, причемъ проектируемая магистраль должна проходить черезъ Уральскъ". Кромѣ того, разрѣшите привести мнѣніе представителей Уральскаго казачьяго войска и также поданное ими заявленіе въ Комиссію о новыхъ дорогахъ. Несомнѣнно, Уральское казачье войско великолѣпно знакомо со своимъ райономъ. Это заявленіе гласитъ: „Съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ и нуждъ, не впадающихъ въ противорѣчіе съ общегосударственными интересами, нижеподписавшіеся уполномоченные войска позволяютъ себѣ высказаться противъ всѣхъ проектовъ, предполагающихъ вести дорогу съ запада на востокъ отъ Александровъ-Гая. Въ такомъ случаѣ дорога пройдетъ по наиболѣе слабо населенной, неплодородной, безводной, пустынной мѣстности, никакого вліянія на культурно-хозяйственную жизнь войска не окажетъ и повезетъ уральскую нефть навстрѣчу кавказской нефти, т. е. въ сторону совершенно противоположную той, гдѣ въ ней больше всего нуждаются". Такимъ образомъ изъ этихъ свѣдѣній видно, что дорогу эту въ мѣстномъ отношеніи, несомнѣнно, невыгодно вести отъ Эмбы до Александровъ-Гай. Я долженъ сказать, что, если только она пойдетъ вдоль Урала, то она обслужитъ всѣ станицы Уральскаго казачьяго войска и, несомнѣнно, будетъ способствовать вывозу сырого матеріала, который теперь пропадаетъ. Напр., теперь пропадаетъ чуть ли не 15 милл. пуд. сѣна ежегодно, потому что его нельзя вывезти. Если будетъ проведена дорога Самара—Уральскъ, то, несомнѣнно, нефть будетъ обслуживать эти самыя станицы. Теперь я хочу отвѣтить на слова докладчика, что дорога Александровъ-Гай—Эмба нужна прежде всего, что она тамъ имѣетъ огромное значеніе, какъ находящаяся на Великомъ Индійскомъ пути. Я долженъ сказать слѣдующее: гдѣ это сказано, что этотъ Великій Индійскій путь пройдетъ 500 верстъ по пустынной мѣстности. Лучше вести черезъ Уральскъ—Самару, плодороднѣйшій районъ нашей Россіи, пройдя черезъ Гурьевъ-Уральскъ на Самару. Это я вкратцѣ доложилъ. Теперь я хочу упомянуть о словахъ докладчика, что дорога эта имѣетъ значеніе разгружающее для чрезвычайно загруженной Ташкентской дороги. Я хочу указать на то, что въ журналѣ Особаго Совѣщанія упомянуто лишь, что Ташкентская дорога загружена въ сѣверномъ ея участкѣ, т. е. отъ Оренбурга до Самары.

Прежде всего я хочу сказать, что при постройкѣ дороги на Илецкъ—Орскъ уральскіе грузы, которые назначены на югъ, пойдутъ черезъ эту дорогу въ Уральскъ. Далѣе я хочу указать на то, что послѣ постройки дороги Оренбургъ—Мантурово всѣ грузы по назначенію на Петроградъ пойдутъ черезъ Оренбургъ—Мантурово, а отнюдь не на Самару. Такимъ образомъ, сѣверный участокъ Ташкентской дороги будетъ разгруженъ безъ этой дороги. Но дальше я опять перейду къ исчисленію разстояній. Тутъ указано какъ разъ на Шуйско-Ивановскій районъ при исчисленіи разстоянія отъ Эмбы къ крупнымъ центрамъ Волги. На Шую мы имѣемъ отъ Эмбы черезъ Александровъ-Гай—Саратовъ—Пензу—Новки 1725 верстъ, отъ Эмбы черезъ Уральскъ—Самару—Батраки 1618 верстъ, а при постройкѣ дороги Кинель—Ермолино мы будемъ имѣть 1580 верстъ. Такимъ образомъ, получаемъ до Шуи на 145 верстъ меньше черезъ Самару, чѣмъ черезъ Александровъ-Гай—Саратовъ—Пензу—Новки. Кромѣ того, намъ нужно принять во вниманіе одинъ очень важный факторъ, а именно, что каждая желѣзная дорога магистральнаго типа, разъ она строится, должна имѣть выходъ, и при проходѣ черезъ Волгу необходимо имѣть по возможности больше мостовъ. При постройкѣ на Александровъ-Гай эта дорога Александровъ-Гай—Чарджуй имѣетъ одинъ мостъ въ Саратовѣ, при постройкѣ на Уральскъ имѣетъ три—въ Самарѣ и Сызрани, и пользуется мостомъ въ Симбирскѣ послѣ постройки разрѣшенной Совѣтомъ Министровъ въ концѣ сентября дороги Ермолино—Кинель. Прежде чѣмъ кончить, я долженъ еще сказать, что по исчисленному мною разстоянію отъ Эмбы и до Шуи мы имѣемъ разницу въ разстояніи въ пользу Самары въ 740 верстъ, спрашивается, зачѣмъ же везти нефть отъ Эмбы на Саратовъ, когда получается разница для этой нефти на Самару, причемъ мы должны считаться съ тѣмъ, что Саратовъ самъ по себѣ уже совершенно обслуживается кавказскою нефтью. Поэтому не къ чему везти нефть кавказскую, мимо Самары, 411 вер. лишнихъ по водѣ, а эмбинскую нефть оставлять въ Саратовѣ: естественно оставить кавказскую нефть въ Саратовѣ, а эмбинскую везти въ Самару. Я хочу сказать, что разстояніе по рельсамъ черезъ Саратовъ—Пензу до Казани даетъ разницу на 300 верстъ: черезъ Самару имѣемъ дорогу Уральскъ—Самара—Кинель—Симбирскъ 1,321 верстъ, черезъ Саратовъ—Пензу 1.600 верстъ, Нижній—200 слишкомъ. Всѣ крупные центры, лежащіе въ Шуйско-Ивановскомъ районѣ,

всѣ имѣютъ черезъ Самару огромную разницу въ разстояніи. Теперь я еще хочу указать на то, что получается сейчасъ, если будетъ разрѣшена въ первую очередь дорога Уральскъ—Самара до Эмбы. Мы получаемъ слѣдующую картину: отъ Эмбы до Уральска 996 верстъ, отъ Эмбы, черезъ Александровъ-Гай, до Уральска 1.448, т. е. мы получаемъ разницу больше, чѣмъ вдвое.

Я хочу еще привести вамъ маленькую справку: сколько потребуется нефти для Самары. Какъ у насъ идетъ ростъ жизни самарскаго района и самарской промышленности, видно изъ потребленія нефти. По отчетамъ я вамъ приведу справку о движеніи по Самарской ж. д., т. е. цифры, которыя неоспоримы. Такъ, въ 1912 г. было отправлено на Самару 4½ милл. пуд., въ 1908 г.—16 милл. пуд., въ 1910 г.—33½ милл. пуд., въ 1911 г.—34¾ милл. пуд., въ 1912 г.—33 милл. пуд. Нельзя съ этимъ не считаться при такомъ огромномъ ростѣ потребленія нефти, что нефть должна будетъ итти мимо насъ куда-то въ Саратовъ, гдѣ она не нужна. Большая часть нефти идетъ черезъ Самару дальше. Нефть, при нынѣшнихъ условіяхъ, прибывая въ Самару кружнымъ путемъ, нагружается изъ баржъ въ цистерны и направляется черезъ Уральскъ, Илецкъ на Ташкентскую жел. дор. и на будущую южно-сибирскую магистраль. Такой нефти въ 1910 г.—15.000.000 п., въ 1911 г.—16.000.000 п. и въ 1912 г.—14.000.000 п. Такимъ образомъ, мы имѣемъ слѣдующее положеніе. Эмбенская нефть будетъ выгружаться не у насъ, а въ Саратовѣ, мы ее будемъ везти черезъ Саратовъ лишнихъ 411 вер., чтобы привезти въ Самару. Въ Самарѣ нѣтъ вѣтки, и мы должны везти на лошадяхъ или грузить въ вагоны, или грузить на Ташкентскую дор. Если мы проведемъ дорогу Гурьевъ—Уральскъ, то мы вывеземъ на столичные рынки огромные запасы разнаго рода продуктовъ, ибо дорога будетъ проходить черезъ богатѣйшій плодороднѣйшій районъ Россіи. Если они пойдутъ по этому пути до Уральска, то они не будутъ выгружаться на Эмбѣ, а будутъ перегружены въ вагоны и прямо пройдутъ до мѣста назначенія, и незачѣмъ будетъ везти ихъ обходнымъ путемъ. Такимъ образомъ, я хочу указать еще на слѣдующее: мы обсуждали раньше, что южно-сибирская магистраль очень богатая дорога, но, несомнѣнно, тамъ нѣтъ нефтяныхъ источниковъ; вотъ и нужно будетъ подвезти нефть, и мы полагаемъ, что если будетъ построена дорога Гурьевъ—Уральскъ—Самара, то не будетъ смысла везти нефть водой сперва на Самару, а потомъ опять на южно-сибирскую магистраль, на южныя

дороги. Такимъ образомъ всѣ данныя говорятъ за то, что необходимо строить въ первую очередь дорогу Гурьевъ—Уральскъ, а не Александровъ-Гай. Изъ тѣхъ данныхъ, которыя я приводилъ, видно, что по мѣстному значенію районъ послѣдней трассы совершенно безлюдный, пустынный, неплодородный, и, какъ я говорилъ, нефти потребляется больше на Ташкентской дор., а не въ Саратовѣ, и разстояніе отъ Эмбы ближе на 100—500 вер.

Самарскій Областной В. П. К-тъ принципіально не высказывается противъ дороги Александровъ-Гай—Эмба, но противъ того, чтобы она была построена въ первую очередь. Въ журналѣ Совѣщанія А. А. Бубликова указывается, что постройка дороги Александровъ-Гай—Эмба является необходимостью для обслуживанія Эмбенскаго нефтеноснаго района. Мы полагаемъ, если только для этого обслуживанія, то слѣдуетъ направить грузы на южно-сибирскую дорогу черезъ Илецкъ, Уральскъ Ташкентскую жел. дорогу и не къ чему везти на Александровъ-Гай. Мы просили бы присутствующихъ высказаться за то, чтобы дорога Эмба—Уральскъ была признана въ первую очередь, а послѣ уже Уральскъ—Самара. Если вы пожелаете высказаться за направленіе Эмба—Александровъ-Гай, то пожалуйста, но къ послѣдующей очереди, а не къ первой мы противъ этого ничего не имѣемъ, но только при томъ условіи, чтобы это не повредило первоочередности линіи Эмба—Уральскъ. Разрѣшите, г.г., хотя бы вкратцѣ коснуться общаго вопроса о постройкѣ Уральскъ—Самара. Слѣдуетъ-ли обсудить сразу или отложить? (Голоса: „Послѣ").

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Мнѣ кажется, что нужно высказаться за необходимость отойти отъ этого дѣленія по частямъ, какъ предлагаетъ Комиссія Тов. Мин. Борисова. Тамъ опредѣлены 2 участка: Александровъ-Гай—Эмба и Кунградъ—Чарджуй. Это направленіе признано, а цѣлую линію, которая бы обслуживала соединеніе Ташкента съ центральной Россіей, Комиссія признала излишней. Если вы будете разсматривать всю дорогу съ точки зрѣнія разгрузки, а не будете идти подъ угломъ вывоза нефти, то всѣ разсужденія, которыя мы выслушали отъ Представителя Самарскаго Комитета, сами собою отпадаютъ. Если разсуждать относительно одной нефти, что выходитъ короче отъ Самары, Нижняго и т. д.; если же вы разсмотрите большую магистраль, то раньше нужно говорить о равнозначущей величинѣ, о центрѣ Россіи и Москвѣ. Къ Москвѣ, конечно, будетъ основное направленіе, а оно ведетъ направленіе на

Саратовъ. Сейчасъ разсматривается магистраль, которая должна идти къ главному центру, а главный центръ, это—Москва. Во второмъ случаѣ надо дать выходъ на Поволжье, если принять всѣ разсужденія по отношенію къ нефти, а такъ какъ эта дорога преслѣдуетъ двѣ цѣли, то правильнѣе ее соединить кратчайшимъ направленіемъ на Москву. Затѣмъ тутъ говорилось о линіи Гурьевъ—Уральскъ. Если быть послѣдовательными, то нужно разумѣть Уральскъ—Самара, какъ одну цѣлую линію.

Голосъ. Тутъ ставится одновременно вопросъ о мостѣ черезъ Волгу, безъ котораго вся эта линія теряетъ смыслъ. А, между тѣмъ, вопросъ о мостѣ—это вопросъ 3—4 лѣтъ постройки. Съ этой точки зрѣнія и нужно разсматривать линію. Если она построится раньше, чѣмъ мостъ, то она потеряетъ всякое значеніе.

А. И. Канъ. Я все-таки хочу вкратцѣ отвѣтить на слова предыдущаго оратора. Здѣсь разсматриваются двѣ дороги, или вѣрнѣе развѣтвленія, именно: Чарджуй—Эмба, Эмба—Гай, Эмба—Уральскъ. Вообще, мнѣ кажется, что не совсѣмъ правильно утвержденіе, что дорога черезъ Тамбовъ — Уральскъ — Саратовъ на Москву будетъ значительно короче, чѣмъ дорога до Москвы черезъ Самару, потому что при изысканіи могутъ быть обстоятельства, изъ-за которыхъ эта дорога, можетъ быть, не явится большимъ кругомъ. Между тѣмъ проведеніе дороги отъ Эмбы черезъ Уральскъ на Самару, а не черезъ Александровъ-Гай очень много за себя говоритъ. А почему? да, именно, потому, что дорога, проведенная не на Александровъ-Гай, а на Уральскъ, будетъ имѣть возможность, въ дальнѣйшемъ, направлять грузы. Объ этомъ было сказано, но я хочу подчеркнуть, что черезъ Волгу потребуются три моста: черезъ Сызрань, черезъ Симбирскъ и, впослѣдствіи, если будетъ, Саратовскій. Если прямо направимъ черезъ Саратовъ, то будемъ долго ждать постройки этого моста, между тѣмъ какъ другіе мосты уже существуютъ. Кромѣ того, за это говоритъ то обстоятельство, что эта дорога проходитъ по очень плодородной мѣстности, обслуживающей богатыя казачьи станицы, между тѣмъ какъ направленіе на Александровъ-Гай проходитъ по безплодной мѣстности. Это обстоятельство, мнѣ кажется, крайне важно и говоритъ за то, что при наличіи направленій Уральскъ и Александровъ-Гай предпочтеніе надо дать направленію на Уральскъ, а потому въ первую очередь надо вести дорогу на Уральскъ, а затѣмъ ужъ можно строить на Александровъ-Гай.

Голосъ. Я хотѣлъ отмѣтить, что изъ всѣхъ доказательствъ и доводовъ, которые были здѣсь приводимы представителемъ Самарскаго Комитета о преимуществѣ постройки въ первую очередь Гурьевъ—Уральскъ—Самара, онъ приводилъ необходимость обслужить Южно-Сибирскую магистраль. Но дѣло въ томъ, что южной магистрали не существуетъ еще и когда она будетъ существовать—Богъ знаетъ,—а выходъ къ центру, къ Москвѣ, существуетъ, а поэтому я остаюсь при мнѣніи, что для обсужденія магистрали существующей будетъ времени достаточно. Мнѣ кажется, что это даетъ право сказать, что эта линія должна быть построена въ слѣдующую очередь послѣ направленія Уральскъ—Гурьевъ.

А. И. Коноваловъ. Значитъ, вы высказываетесь за направленіе Эмба—Уральскъ—Гурьевъ?

А. И. Канъ. Баронъ Майдель сказалъ, что на Москву разстояніе гораздо ближе. Дѣйствительно, отъ Эмбы на 71 версту короче. Я беру, исчисляя тѣ разстоянія, которыя были приведены и значатся въ запискѣ Самарскаго Комитета. Но хотя разстояніе на 70 верстъ и короче и къ Москвѣ ближе, но надо сказать, что Москва не главный потребитель нефти, это одно обстоятельство. Второе,—я хочу указать на то, что если мы рѣшимъ принять Уральскъ—Гурьевъ—Эмба въ первую очередь, то получается, что та нефть, которая будетъ погружена черезъ Саратовъ на Москву, воспользуется сокращеннымъ растояніемъ на 71 версту. Но мы упускаемъ изъ виду слѣдующее: если бакинская нефть погружалась бы въ Саратовѣ на Москву, а эмбенская нефть пошла бы въ ближе къ ней лежащій районъ, которымъ, прежде всего, я считаю Уральскъ, затѣмъ районъ Самара—Уральскъ и наконецъ Ташкентскую дорогу, то получилось бы, что Самаро-Златоустовская и Ташкентская дороги отправляли 34 милл. пудовъ, а изъ Эмбы 25—28 милл. пудовъ. Если вы признаете, что самый городъ Самара потребляетъ 7 милл., а дорога Гурьевъ—Уральскъ и Уральскъ—Самара потребуетъ 5 милліоновъ пудовъ, то эмбенской нефти далеко не хватило для близлежащей дороги и не къ чему везти эту нефть въ Москву, а бакинскую нефть мимо Саратова и Самары обратно въ тотъ районъ, который могъ-бы быть обслуживаемъ эмбенской нефтью.

А. А. Бубликовъ. Эмбенской нефти, конечно, будетъ въ будущемъ, когда пройдетъ дорога, не 28 милл. пуд., а значительно больше, и,

конечно, эту нефть надо какъ можно скорѣе подать на воду, ибо воднымъ путемъ она разойдется по Волжскому бассейну, причемъ на Гай вдвое легче выстроить дорогу, чѣмъ везти при помощи линіи Гурьевъ—Уральскъ—Самара, потому что тѣ версты чрезвычайно дешевыя. Что касается участка Самара—Уральскъ, то Комиссія правильно поступила въ этомъ отношеніи, ибо этотъ районъ является однимъ изъ самыхъ спорныхъ въ Россіи въ смыслѣ начертанія сѣти, такъ какъ начертаніе зависитъ отъ направленія нашего экспортнаго тяготѣнія. Если послѣ войны экспортъ сложится такъ, что надо будетъ вывозить хлѣбъ на балтійскіе порта, тогда надо строить такую-то линію, если же сложится такъ, что весь этотъ хлѣбъ придется направлять къ Черному и Азовскому морямъ, то тогда надо строить діаметрально-противоположную. Вотъ этотъ фактъ, что еще никто не знаетъ, какую нужно строить линію—съ юго-востока на сѣверо-западъ, или съ юго-запада на сѣверо-востокъ—и заставляетъ считать эту линію не первоочередной.

Линія Александровъ-Гай—Чарджуй не можетъ не разсматриваться какъ первый шагъ къ созданію Трансъ Индійскаго пути, не можетъ не разсматриваться какъ линія, обезпечивающая сообщеніе съ Бухарой, сообщеніе съ Туркестаномъ. Вотъ этимъ обезпеченіемъ намъ особенно нужно сейчасъ заняться, когда мы построили тамъ Бухарскую дорогу и Семирѣченскую, гдѣ мы развиваемъ хлопководство, когда дальнѣйшее развитіе этого района, не взирая на административные эксперименты, производимые тамъ, обезпечиваетъ намъ грузы въ сотняхъ милліоновъ пудовъ. Но и этими грузами намъ не удастся возродить эту громадную окраину, которая представляетъ изъ себя цѣлое государство своеобразное и самодовлѣющее, имѣющее значеніе для Европейской Россіи и Европы, если ее базировать на одну магистраль, въ видѣ однопутной Ташкентской дороги. Какъ же, гг., надо строить великую магистраль? Нельзя запаздывать съ постройкой дороги, которая обслуживаетъ интересы общегосударственные, и нельзя при постройкѣ такой дороги давать себя сбивать съ этого пути и завлекать мелкими интересами. Такимъ путемъ мы создавали много магистралей, которыя удлиняютъ пробѣги и заставляютъ цѣлыя громадныя области переплачивать на перевозкѣ грузовъ. Могу указать рядъ городовъ, не получившихъ отъ транзитныхъ линій ничего кромѣ удовольствія попасть въ сквозной пассажирскій поѣздъ. Въ свое время предполагалось Николаевскую дорогу вести

на Новгородъ. По счастью, эта идея не осуществилась и многомилліардная контрибуція не была на насъ наложена. Если дорогу Александровъ-Гай—Эмба, разсматривать съ этой точки зрѣнія, то она не вызываетъ сомнѣнія, она удовлетворительно разрѣшаетъ вопросъ. Есть масса дорогъ, которыя не хуже доказываются съ мѣстной точки зрѣнія, напр., Гурьевъ—Уральскъ—Кинель прекрасно пройдетъ вдоль Урала, гдѣ живетъ казачество, и прекрасно будетъ обслуживать мѣстные интересы. Но крупные государственные интересы дорога должна обслуживать, не сбиваясь на удовлетвореніе временныхъ мѣстныхъ нуждъ. Если мы собьемся на этотъ путь, то не скоро освободимся отъ дорогъ перегруженныхъ. Мнѣ очень прискорбно, что я долженъ огорчить Самару, но думаю, что въ данномъ случаѣ надо уступить передъ громадными интересами и кого-нибудь обидѣть—или Саратовъ или Самару. За Саратовъ стоитъ какъ будто болѣе широкая государственная идея. Я поддерживаю поэтому рѣшеніе Комиссіи о новыхъ дорогахъ и предлагаю строить линію Александровскъ-Гай—Эмба въ первую очередь. Что касается линіи Уральскъ—Гурьевъ, или въ первую очередь Гурьевъ—Эмба, то считаю осуществленіе этой трессы еще далекимъ.

Е. А. Могиленскій. Я не вижу надобности строить эту дорогу въ первую очередь, такъ какъ вопросъ относительно эмбенской нефти вопросъ темный,—сколько тамъ можетъ быть нефти, мы не знаемъ. Мы видимъ, что тамъ работаютъ лѣтъ 15, а результаты пока довольно плохіе Мы далеко не увѣрены въ томъ, что когда будетъ эта дорога, на которую нужно затратить 200 мил. руб., мы получимъ столько нефти, сколько нужно для того, чтобы полностью окупилась сумма, затраченная на постройку этой дороги. Въ своемъ вступительномъ словѣ А. И. Коноваловъ просилъ не касаться финансовой стороны дѣла, но мимоходомъ нельзя не коснуться этого вопроса, когда существо дѣла этого требуетъ. Я долженъ сказать слѣдующее: если бы у насъ дѣйствительно было такое обиліе денегъ, что мы могли бы тратить сотни милліоновъ на удовлетвореніе нуждъ и что это не помѣшало бы осуществленію болѣе нужныхъ дорогъ, напр., колоніальныхъ, въ томъ числѣ этой дороги, тогда бы не было вопроса. Но мы прекрасно знаемъ, что нѣтъ этихъ милліардовъ, которые нужны на постройку 30.000 вер. До войны требовалось на постройку дорогъ въ первую очередь 3 милліарда руб. а послѣ войны, можетъ быть, и 6 милліардовъ будетъ недоста-

точно. Для того, чтобы получить 6 миллiардовъ сколько надо ежегодно миллiоновъ заплатить въ видѣ % погашенiй. Такая дорога въ 100—200 мил. руб. будетъ требовать приплаты казны въ теченiе долгихъ лѣтъ болѣе 10 милл. въ годъ. Поэтому я позволю себѣ обратить ваше вниманiе на это обстоятельство и просить Собранiе прежде рѣшить вопросъ, нужна ли эта дорога. Тогда не будемъ касаться, можетъ быть, этого вопроса о нефти. Разъ мы рѣшимъ строить эту дорогу не въ первую очередь, тогда успѣемъ поговорить объ этой дорогѣ. По поводу этой дороги надо сказать, что она имѣетъ свою 25-тилѣтнюю исторiю. Еще 25 лѣтъ тому назадъ я писалъ объ этой дорогѣ цѣлую брошюру, есть цѣлая литература по этому поводу, но и теперь вопросъ этотъ далеко еще не выясненъ. Предлагаю обсудить вопросъ, нужно ли эту дорогу теперь строить? По-моему, абсолютно не надо, потому что это будетъ въ ущербъ той или другой дорогѣ, которая болѣе нужна.

В. Р. Мальцевъ. Когда мы на мѣстѣ обсуждали варiантъ постройки дороги Александровъ-Гай—Эмба, то никакъ не предполагали, что можемъ здѣсь встрѣтить возраженiя, которыя бы ставились такимъ образомъ, что передъ этой дорогой нужно отдать предпочтенiе Эмба—Уральской дорогѣ. Теперь я скажу нѣсколько словъ о преимуществѣ дороги Александровъ-Гай—Эмба, которая, какъ уже въ достаточной степени выяснено, будетъ дешевле, ближе къ центральной Россiи, къ Москвѣ, нефтью будетъ обслуживать первымъ дѣломъ. Затѣмъ здѣсь указывалось, что въ Самарѣ для постройки этой дороги есть данныя, а именно три моста, а въ Саратовѣ моста еще нѣтъ. Говорилось, что постройка моста въ Саратовѣ займетъ много времени. Мнѣ думается, что на постройку моста потребуется не больше времени, чѣмъ на постройку самой дороги. Кромѣ того, говорилось о томъ, что Саратовъ и рядомъ стоящiе съ нимъ города не обезпечены бакинской нефтью. Вѣроятно, у многихъ осталось въ памяти, что 3—4 года тому назадъ, когда вопросъ о нефти переживалъ ужаснѣйшiй кризисъ, города, фабрики, суда перестраивали топки для другого топлива: угля, дровъ и т. д. Слѣдовательно, вопросъ о нефти не является настолько простымъ, чтобы его ставить въ такой области, тѣмъ болѣе, что вопросъ о постройкѣ дороги Самара—Уральскъ является очень спорнымъ. Я поддерживаю линiю въ направленiи на Саратовъ.

А. И. Коноваловъ. При рѣшенiи вопроса о направленiи дороги Александровъ-Гай—Эмба докладчикъ и большинство присутствую-

щихъ, кромѣ представителя Самарскаго Комитета, стояли на точкѣ зрѣнія необходимости постройки линіи отъ Чарджуя на Саратовъ для соединенія съ Москвой.

Позволите ли признать желательнымъ направленіе на Саратовъ черезъ Александровъ-Гай—Эмба?

А. И. Канъ. Я просилъ бы этотъ вопросъ баллотировать.

Н. Н. Изнаръ. Я, конечно, могу вопросъ этотъ пробаллотировать, но здѣсь, мнѣ кажется, совершенно все ясно, думаю, что будетъ только потеря времени. Въ тѣхъ случаяхъ, когда будетъ сомнительно толкованіе вопроса, тогда я буду прибѣгать къ голосованію, чтобы узнать мнѣніе большинства и меньшинства. Но въ данномъ случаѣ, мнѣ кажется, имѣется настолько опредѣленное рѣшеніе, что можно признать желательнымъ именно вырѣшенное направленіе.

Голосъ. Это вопросъ спорный. Вопросъ предположенія Правительства о постройкѣ этой желѣзной дороги въ 1917 году встрѣтилъ нѣкоторыя возраженія, и этотъ вопросъ надо баллотировать.

Н. Н Изнаръ. Правительство уже внесло представленіе о постройкѣ жел. дороги въ Гос. Думу. Кому угодно высказаться въ этихъ рамкахъ по вопросу о внѣочередности?

В. Н. Образцовъ. Мнѣ кажется, что если мы построимъ эту дорогу въ 1917 году, то никакого соединенія съ намѣченными дорогами не будетъ, потому что моста нѣтъ, онъ, во всякомъ случаѣ, поспѣетъ не ранѣе трехъ лѣтъ и то съ большимъ трудомъ.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Ну, черезъ 4 года, но все-таки будетъ.

Голосъ. Съ той точки зрѣнія, которую я пытался поддерживать, съ точки зрѣнія соединенія съ новыми центрами, ясно, что эту линію непремѣнно нужно построить въ первую очередь. (Шумъ).

Н. Н. Изнаръ. Внѣ очереди?

Голосъ. Тѣ, кто знакомъ со Средней Азіей, несомнѣнно скажутъ, что въ Средней Азіи каждая верста, каждая сажень рельсъ можетъ создать колоссальное народное богатство, которое сейчасъ тамъ безцѣльно пропадаетъ и нельзя его использовать. Съ точки зрѣнія увеличенія народнаго богатства и предстоящаго платежа по облигаціямъ, ее необходимо отнести ко внѣочереднымъ.

Н. Н. Изнаръ. Желающихъ высказаться больше нѣтъ?

Самарскій Представитель. Въ дневномъ засѣданіи принято предложеніе Барона Майделя, чтобы въ первую очередь строить же-

лѣзныя дороги, которыя являются разгружающими, при чемъ, когда будемъ намѣчать эти разгружающія линіи, то будемъ соблюдать величайшую экономію въ количествѣ верстъ, подлежащихъ постройкѣ. Я думаю, что если мы не отойдемъ отъ нашего дневного постановленія, то, во всякомъ случаѣ, линія Александровъ-Гай—Чарджуй не должна быть включена въ постройку 1917 г., ибо она какъ разъ не подходитъ къ той резолюціи, которую мы приняли въ дневномъ засѣданіи. По этимъ соображеніямъ я высказываюсь за то, чтобы эту линію въ 1917 г. не включать.

Н. Н. Изнаръ. По всей вѣроятности, по этому вопросу всѣ присутствующіе составили себѣ опредѣленное мнѣніе. Чтобы не терять время на разсужденія, позвольте разрѣшить этотъ вопросъ голосованіемъ. (Производится голосованіе). Большинство признаетъ постройку линіи желательной внѣ очереди.

А. А. Бубликовъ. Всѣ три дороги за №№ 4, 5 и 6, къ которымъ мы переходимъ, объединены одной идеей, которая гласитъ такъ: тягота финансовая, легшая на русское государство въ связи съ войной, требуетъ повелительно усиленія нашего экспорта, въ видахъ улучшенія нашего расчетнаго баланса. Мы должны создать такіе пути, которые вывели бы насъ на міровой рынокъ и дали бы необходимый для улучшенія нашего баланса доходъ. Вывозъ, цѣнный вывозъ на эти міровые рынки различныхъ русскихъ богатствъ необходимъ. Наиболѣе приспособленнымъ для вывоза изъ такихъ богатствъ является лѣсъ. Въ цѣляхъ развитія экспорта этого лѣса было намѣчено три линіи: Бѣломорская — отъ Архангельска до Оби, намѣчавшаяся въ размѣрѣ 1500 вер., опредѣлилась въ 1650 верстъ, засимъ линія Котласъ—Сороки и линія Свирь—Котласъ. Бѣломорская помимо обслуживанія тѣхъ лѣсовъ, которые числятся въ районѣ Оби, могла бы захватить лѣса изъ другихъ районовъ. Имѣются, однако, сомнѣнія насчетъ количества лѣса. Нѣкоторые утверждаютъ, что эта дорога вся сплошь проходитъ по районамъ великолѣпнаго лѣса, а ея вѣтки пойдутъ на Уралъ и захватятъ лѣсные массивы Печоры, гдѣ много экспортнаго лѣса. Кромѣ того, этой линіи предназначается играть роль выходного направленія для лѣсовъ, расположенныхъ по правымъ притокамъ Оби, частью и для хлѣба. Линія Котласъ — Сороки имѣетъ, кромѣ основной цѣли, еще цѣль дать непрерывный выходъ въ незамерзающіе единственные, по игрѣ судьбы, сѣверные порты Мурмана. Сооруженная по обстоятельствамъ военнаго времени

Мурманская ж. д. можетъ дать выходъ нашимъ грузамъ, не имѣющимъ выхода въ другіе порты, а по окончаніи войны она сократитъ періодъ нашей отчужденности отъ Европы въ зависимости отъ переполненія Балтійскаго моря. Кромѣ того, она дастъ нѣкоторую работу разгрузки линіи Петроградъ—Вятка. Думается мнѣ, какъ и поддерживалось въ Совѣщаніи, что она можетъ при извѣстныхъ условіяхъ дать намъ возможность при тщательной организаціи экспорта вывезти по этой линіи на сѣверъ не сырые продукты Зап. Сибирск. района, а мукомольные продукты, до 51 мил. пуд. муки, которые могутъ переработать западно-сибирскія мельницы. Правда, къ сожалѣнію, мельницы этого района сейчасъ не работаютъ за невозможностью подвоза. Линія Котласъ—Свирь, кромѣ основной задачи обслуживанія Вельскаго Лѣсничества Удѣльнаго Вѣдомства, должна создать извѣстную разгрузку сибирской магистрали. Совѣщанія въ Перми изъ представителей Губ. Земства, Гор. Самоуправленія, Биржевого Комитета и Военно-Промышленнаго Комитета единогласно признало, что примкнуть эти двѣ линіи къ Котласу невозможно, ихъ нужно продлить на Востокъ, ибо только этимъ способомъ эти двѣ линіи будутъ обезпечены подвозомъ съ Востока, такъ какъ нынѣ существующая линія на Вятку не провозоспособна, и по своимъ техническимъ свойствамъ (11,3 тысячный уклонъ, радіусъ 200) будетъ давать весьма неблагопріятные результаты эксплоатаціи. Вотъ въ общихъ чертахъ характеристика этихъ линій. Основнымъ возраженіемъ противъ нихъ служитъ то, что сейчасъ мы не найдемъ запасовъ рабочей силы, которая могла бы послѣ войны обслужить не только три дороги одновременно, соотвѣтственно мѣстнымъ потребностямъ, но едва ли найдемъ работниковъ, чтобы обслужить и одну линію. Является мысль строить не сразу три, а въ первую очередь построить только одну изъ нихъ. Въ этомъ отношеніи отходитъ сразу на второй планъ линія Свирь—Котласъ. Во всѣхъ сужденіяхъ, которыя мнѣ приходилось выслушать, на первое мѣсто выдвигается споръ между двумя линіями: Котласъ—Сороки и Бѣломорской дорогой. Вѣроятно, въ дальнѣйшемъ, намъ придется опредѣлить свое отношеніе къ этому спорному, весьма интересному вопросу. Надо считать безспорнымъ одно положеніе, что что-то на сѣверѣ создать нужно, какіе-то выходные пути для сѣвернаго лѣса необходимы и этимъ путемъ попытаться улучшить нашъ расчетный балансъ. Которую изъ этихъ двухъ линій строить—я боюсь впередъ сказать, вѣро-

ятно, надо будетъ, для того, чтобы принять рѣшеніе, выслушать доводы той и другой стороны, которыя съ одинаковой горячностью и убѣжденностью доказываютъ свою правоту.

А. И. Коноваловъ. Позвольте предоставить слово А. А. Борисову, который является не представителемъ какого-либо Областного Комитета, а представителемъ Вологодскаго Общества Изученія Сѣвернаго Края и который просилъ дать ему возможность быть выслушаннымъ въ засѣданіи.

А. А. Борисовъ. Въ первый мѣсяцъ послѣ объявленія войны я подалъ докладную записку въ Министерство Путей Сообщенія, въ которой указывалъ на то, что раздавались голоса за постройку линіи отъ Котласа на Архангельскъ. Въ то время мы оказались въ критическомъ положеніи, имѣя отъ Архангельска только узкоколейную линію, и, чтобы создать какіе-нибудь новые центры, предполагали отъ Архангельска продолжить ее на Котласъ. Я подалъ эту записку, что Котласъ нужно соединить не съ Архангельскомъ, а съ Сорокой, такъ какъ, не касаясь проекта созданія желѣзной дороги на Мурманъ, видѣлъ въ этомъ направленіи такого рода преимущество: эта линія пересѣкаетъ Вологдо-Архангельскую линію и такимъ образомъ съ Котласа можно попасть на Сороку, на Мурманъ. Затѣмъ, Волжскій районъ получаетъ выходъ на Мурманъ. Поэтому достигаются три цѣли; а если бы эта желѣзная дорога пошла по направленію Оренбургъ и Сѣверной Двинѣ, то достигалась бы только одна цѣль. Затѣмъ, я говорилъ, что эту дорогу отъ Котласа нужно продолжить на востокъ. Мнѣ на это Министерство Путей Сообщенія отвѣтило, что идея эта не нова, что она неоднократно поднималась, какъ, напримѣръ, въ проектѣ Бѣломорской дороги. Но мнѣ казалось, что мы толковали, какъ будто, о разныхъ вещахъ. Министерство Путей Сообщенія отвѣтило, что идея Борисова не нова и потому не подлежитъ дальнѣйшему обсужденію. Наряду съ этимъ я подалъ докладную записку Предсѣдателю Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета А. И. Гучкову, который иначе посмотрѣлъ на этотъ вопросъ, и предложилъ мою докладную записку заслушать въ Центральномъ Комитетѣ въ Перевозочномъ Отдѣлѣ. Мнѣ было предложено сдѣлать докладъ по этому вопросу, который я и имѣлъ честь сдѣлать въ засѣданіи подъ предсѣдательствомъ А. А. Бубликова. И вотъ единогласно было высказано, что линію отъ Котласа на Сороку слѣдуетъ строить въ первую очередь. Равно и представитель Мини-

стерства Путей Сообщенія точно такъ же высказалъ мысль о постройкѣ этой линіи въ первую очередь съ тѣмъ, чтобы дать грузы для этой дороги съ другихъ Сѣверныхъ дорогъ. Далѣе я долженъ обратить ваше вниманіе на то, что Мурманская дорога помѣчена тутъ пунктиромъ, а, въ сущности говоря, это не пунктиръ, а фактъ совершившійся, такъ какъ отъ Петрограда до Сороки она уже выстроена, выстроена и дальше, и если не къ 1-му января, то, во всякомъ случаѣ къ 1-му іюня открытіе ея будетъ вполнѣ совершившійся фактъ. Затѣмъ, я долженъ обратить ваше вниманіе на то, что лѣтомъ изъ Архангельска будетъ ближе на Вятку, а зимой съ Мурмана будетъ ближе до Вятки, чѣмъ отъ Либавы. Какъ извѣстно, Петроградъ зимой замерзаетъ и поэтому незамерзающимъ портомъ его нельзя назвать. Кромѣ того, Мурманъ находится на 2—3 дня ближе къ Америкѣ, чѣмъ балтійскіе порта; Мурманъ находится въ такомъ же разстояніи отъ Америки, какъ Либава; Петроградъ отъ Америки находится гораздо дальше, а, слѣдовательно, въ этомъ отношеніи у Мурмана есть большое преимущество. Въ настоящее время мы переживаемъ ужасное положеніе: мы заперты въ Черномъ и Балтійскомъ моряхъ и, къ великому несчастью, стали строить Мурманскую дорогу слишкомъ поздно и построимъ ее, можетъ быть, только послѣ войны. Если бы она была построена раньше, то, конечно, сыграла бы громадную роль. Если бы ее строили въ мирное время, то она обошлась бы въ 30—40 милл. рублей. Это равняется двумъ дредноутамъ. Мы строимъ дредноуты, казармы, миноноски и т. д., но вмѣстѣ съ тѣмъ мы должны имѣть такого рода государственныя учрежденія, какъ желѣзныя дороги, чтобы не быть застигнутыми врасплохъ. Надо было строить стратегическую дорогу, которая и сыграла бы громадную роль. Два дредноута не рѣшаютъ войну, а такая желѣзная дорога, дѣйствительно, имѣла бы для насъ громадное рѣшающее значеніе. Тутъ, говорятъ, преслѣдуется цѣль чисто лѣсопромышленная, дабы улучшить балансъ. Я думаю, что врядъ ли мы достигнемъ улучшенія баланса, а, наоборотъ, влѣземъ въ громадные долги. Вѣдь, какъ говорили сначала, она предполагалась быть выстроенной въ 1.500, а затѣмъ въ 1.600 верстъ. По теперѣшнимъ исчисленіямъ, стоимость желѣзнодорожной версты опредѣляется въ 144—154 тысячи въ центрѣ Россіи. Здѣсь же нѣтъ подвозныхъ путей, нѣтъ жилья и, вѣроятно, стоимость версты обойдется до 200 тыс. рублей, а все сооруженіе обойдется въ

300 милл. рублей, которые нужно считать теперь по 6%, а это составитъ 18 милл. уплаты по облигацiямъ, плюсъ страшно дорогая эксплоатацiя, ремонтъ пути и т. д. Что касается лѣсной промышленности, то я долженъ сказать, что эксплоатацiя обойдется чрезвычайно дорого. Отсюда можно вывозить кругляки, но какую бы то ни было фабричную промышленность здѣсь развить невозможно. Мы слышали здѣсь, что на Уралѣ мы не сѣемъ, не жнемъ, а процвѣтаемъ. Но Уралъ находится при нѣсколько иныхъ условiяхъ, потому что на немъ промышленность работаетъ одинаково интенсивно какъ лѣтомъ, такъ и зимой, потому что рудники функцiонируютъ какъ зимой, такъ и лѣтомъ. На заводахъ работаютъ круглый годъ, тогда какъ лѣсопромышленность какъ бы состоитъ изъ двухъ частей: первая часть — бревна, доски перерабатываются меньшимъ количествомъ людей, главное количество, можетъ быть, $^9/_{10}$ срубаютъ и собираютъ эти бревна. Собираютъ только зимой, когда существуетъ санный путь, и мы знаемъ, что начинаютъ рубить бревна и подвозить къ сплавнымъ рѣкамъ или къ ближайшимъ станцiямъ желѣзныхъ дорогъ только въ половинѣ ноября. Думаю, гг., что вамъ извѣстно, что находящiяся въ районѣ намѣчаемой дороги Объ-Бѣломорской громадныя болота раньше октября не промерзаютъ, значитъ, ясно, что лѣсъ можно начинать подвозить начиная съ ноября, затѣмъ возять въ декабрѣ, январѣ, февралѣ, мартѣ, однимъ словомъ, 5½ мѣсяцевъ — никакъ не больше. Значитъ, вамъ каждый годъ пришлось бы отправлять туда людей рубить лѣса, подвозить къ сплавнымъ рѣкамъ или къ ближайшимъ станцiямъ желѣзныхъ дорогъ. Затѣмъ, этихъ людей надо весной увозить, иначе лѣтомъ людямъ нечего будутъ тамъ дѣлать и кормиться имъ тамъ нечѣмъ, такъ какъ хлѣбъ тамъ не родится, какъ краснорѣчиво свидѣтельствуетъ экономическая записка по Объ-Бѣломорской дорогѣ. На стр. 11 этой записки видно: „хлѣбъ, часто уже наливш̆iйся, не созрѣваетъ отъ раннихъ заморозковъ, бывающихъ въ концѣ iюля или въ началѣ августа". Далѣе въ этой запискѣ говорится, что такимъ заморозкамъ подвергаются тѣ уѣзды, по которымъ пойдетъ жел. дорога. Слѣдовательно, разсчитывать на какую-нибудь тамъ колонизацiю не приходится. А лѣсная промышленность вообще въ Россiи дѣйствительно обѣщаетъ и должна быть огромна и должна сыграть громадную роль въ нашей экономической жизни. Напр., мы читаемъ въ газетахъ такую вещь, что бараки въ складномъ видѣ для новаго города Романова привезены изъ Америки, а дома думаютъ

возить изъ Норвегіи. Это невѣроятная вещь дико звучитъ въ ушахъ, тѣмъ не менѣе, это такъ. Затѣмъ, чтобы сдѣлать рубежки на бревнахъ посылаютъ ихъ въ Норвегію, откуда возвращаютъ назадъ. Не проще ли вырѣзать рубежки у насъ? Въ этой области надо создать фабричную промышленность не только для переработки бревенъ въ целлюлозу, бумагу и доски, но и въ дома. Почему норвежцы строятъ громадные дома по извѣстному шаблону и фабричнымъ способомъ и почему мы въ Россіи этого не можемъ сдѣлать? Вы, конечно, гг., обратили вниманіе на то, что вся сѣверная Россія живетъ исключительно въ деревянныхъ домахъ. Въ Сибири также. Школьныя постройки, казначейства, полицейскія управленія — все это деревянныя постройки, за которыя переплачивается Богъ знаетъ сколько и отъ этого имѣются громадныя потери человѣческаго труда, потому что все это дѣлается примитивнымъ способомъ. Не проще ли такого рода постройки дѣлать фабричнымъ способомъ? Вѣдь, есть художники, архитектора, которые могутъ выработать тысячи образчиковъ домовъ въ 2, 3, 5 комнатъ; тогда всякій крестьянинъ, мѣщанинъ, купецъ по своему усмотрѣнію, въ особенности въ городахъ, можетъ заказать себѣ домъ, какъ это дѣлается въ Норвегіи. Конечно, если мы проложимъ жел. дорогу тамъ, гдѣ нѣтъ людей, разумѣется, мы древообдѣлочную промышленность не будемъ въ состояніи развивать и останемся вѣчно въ хвостѣ и будемъ въ зависимости или отъ Америки, или отъ Норвегіи. Затѣмъ, что касается вообще бумажной промышленности, то, конечно, ее создать опять же невозможно тамъ, гдѣ нѣтъ людей. Разумѣется, въ этомъ районѣ Обь-Котласской желѣзной дороги была бы гораздо целесообразнѣе такого рода промышленность, какъ, напр., целлюлозная, бумажная. Почему до сихъ поръ рѣки Обь, Вычегда, Югъ, Двина, которыя, въ сущности говоря, являются богатѣйшими бассейнами лѣса, остаются мертвыми? Потому что нѣтъ желѣзныхъ дорогъ. Обратите ваше вниманіе на рѣку Сухону. Тамъ, гдѣ жел. дорога пересѣкаетъ эту рѣку, имѣется уже одна фабрика Альбертъ Сурковъ, Шергольдъ и К°. Правда, владѣльцы пользуются теперь исключительнымъ вниманіемъ Лѣсного Департамента, они на долговременный срокъ получили ежегодно по 1.000 десятинъ по рѣкѣ Сухонѣ. Другіе не имѣютъ этого права. Теперь рядомъ съ ними строятъ другую фабрику Сытинъ, Печаткинъ и К°. Казалось бы, что двѣ такія фабрики напоминали бы двухъ медвѣдей, сидящихъ въ одной берлогѣ, но, тѣмъ не менѣе, они строятъ, а почему? Говорятъ

своего лѣса много. Это не правда. Они, какъ видите, везутъ по Сухонѣ и противъ теченія уже казенные лѣса. Другого выхода нѣтъ, это есть единственное мѣсто, гдѣ жел. дорога пересѣкаетъ рѣку. Это сочетаніе въ высокой степени благопріятное, такъ какъ рѣка является самымъ лучшимъ подвозным путемъ для кругляковъ, а жел. дорога является прекраснымъ путемъ въ продолженіе всѣхъ 365 дней въ году для отвоза фабрикатовъ въ всѣ концы міра. Другое дѣло, когда жел. дорогъ нѣтъ. Ясно, что всѣ эти рѣки являются тогда мертвыми на 7—6 мѣсяцевъ. Я долженъ обратить ваше вниманіе также на то, что изъ этого бассейна эксплоатируется только пиловочный лѣсъ, а другой лѣсъ такъ называемый (балансы и пробсты) не эксплоатируется, потому что тамъ совершенно нѣтъ жел. дорогъ. Теперь, что касается въ частности Печоры, то всѣ сходятся въ одномъ мнѣніи, что въ верхней части ея есть лѣса, въ средней очень мало, а въ нижней совсѣмъ нѣтъ лѣса. Илычъ дѣйствительно является богатымъ лѣснымъ раіономъ, но и отсюда лѣсъ нельзя направлять только къ Архангельску. Напримѣръ, мнѣ заявляли такую вещь: мы въ Донецкомъ Бассейнѣ нуждаемся въ такихъ матеріалахъ, какъ подпорки въ шахтахъ, и что намъ поэтому нужно дать выходъ на Каму, Волгу и т. д., для Донецкаго бассейна. Лѣса верхней части Печоры и р. Илыча пошли бы на внутреннія нужды. Что же касается лѣсовъ средней Печоры и Мезени, то для нихъ, казалось бы, достаточно построить жел. дор. отъ Печоры (Усть-Цыльма) на Архангельскъ. Такимъ образомъ всѣ лѣса Печоры и Мезени пошли бы въ Архангельскъ. Другое дѣло, если бы вы продолжили на востокъ отъ Котласа къ Оби, какъ я уже сказалъ, тогда получается прямая линія на Петроградъ, т. е. въ основу кладется та будущая магистраль, которая одинаково необходима какъ вотъ для этого громаднаго района Вычегды (показываетъ), такъ необходима и для запада Сибири и которая необходима и для государства, вообще съ точки зрѣнія широко экономической и съ точки зрѣнія стратегической. Если вы обратите ваше вниманіе на карту Азіи, то вы увидите, что это какъ бы одна наша громаднѣйшая колонія, а мы имѣемъ здѣсь только одну жел. дорогу. Эта жел. дорога чрезвычайно близко проходитъ отъ границы Китая, того государства, которое имѣетъ отъ 500—600 мил. жителей. Вотъ, надо подумать о томъ, что будетъ, если вспыхнетъ война,—я не говорю сейчасъ, можетъ быть черезъ 10—30 лѣтъ, не можемъ ли мы тогда очутиться въ

такомъ же положеніи, въ какомъ очутились теперь, во время войны съ Германіей? Эта существующая линія будетъ отрѣзана, и вся эта громаднѣйшая колонія полетитъ въ тартарары. Нельзя же намъ вѣчно опаздывать: напр., къ войнѣ съ Японіей у насъ не былъ законченъ Великій Сибирскій путь, во время войны съ Германіей мы начинаемъ строить дорогу на Мурманѣ. Не пора ли взяться за умъ, не пора ли подумать теперь о томъ, чтобы это громадное пространство не осталось съ одной желѣзной дорогой?..

Линія Обь—Котласъ будетъ короче, чѣмъ Бѣломорская, и въ то же время она дастъ выходъ къ незамерзающему морю и впослѣдствіи можете продлить эту линію на востокъ, причемъ получится прямая линія отъ Иркутска до Петрограда, съ сокращеніемъ, по крайней мѣрѣ, на 1.000 верстъ. Кромѣ того, я покорнѣйше прошу обратить вниманіе на весь сѣверный громаднѣйшій районъ безъ всякихъ жел. дорогъ. Не можетъ быть, чтобы эта часть совершенно не должна была жить экономически, чтобы здѣсь не было абсолютно никакихъ богатствъ. Это происходитъ только потому, что нѣтъ жел. дороги; будь жел. дорога, конечно, всѣ эти мѣста принесли бы государству громадную пользу. Если бы была жел. дорога, т. е. та жел. дорога, которая могла бы соединить громаднѣйшій бассейнъ Оби съ Печорой и Вычегдой и передать на Двину и т. д., то мы не переживали бы того положенія, которое переживаемъ теперь, потому что въ Сибири масса всякаго рода продуктовъ и мы не можемъ ихъ вывезти. Эта дорога очень изобильна въ смыслѣ вывоза сырья, и въ мирное время она вывозила бы сибирское сырье и хлѣбъ. Конечно, эта линія Обь—Котласъ должна сыграть громадную роль, потому что будетъ регулировать направленіе и движеніе грузовъ и будетъ сокращать провозъ, особенно въ комбинаціи съ воднымъ путемъ. Нельзя скептически относиться къ смѣшенію воднаго пути и жел. дороги. Говорятъ, что нужно построить линію на Архангельскъ; такая желѣзная дорога не удовлетворительна. По ней вы не можете пользоваться вывозомъ пшеницы текущаго года, урожай этого года не попадетъ зимой. Обыкновенно урожай всякаго года по жел. дорогамъ попадаетъ только въ слѣдующую навигацію. Сибиряки говорили, что они начинаютъ покупать хлѣбъ въ началѣ декабря и февралѣ мѣс. и 3—4 мѣс. онъ идетъ по жел. дорогѣ и моремъ пока, наконецъ, достигаетъ мірового Лондонскаго рынка; если будете пользоваться желѣзнодорожнымъ путемъ, вообше, то

это будетъ скорѣе, но зато не представится возможности при продажѣ выяснить виды на урожай будущаго года. Говорилось: воспользуемся водным путемъ черезъ Карское море; но вѣдь все несчастье заключается въ томъ, что въ лучшие годы пароходы черезъ Карское море дѣлаютъ только по одному рейсу, а въ худшие нельзя поручиться за то, что хлѣбъ можно доставить въ этомъ году. Въ томъ-то и несчастье, что Карское море иногда бываетъ непроходимо въ теченіе круглаго года. Бывали годы, когда пароходы не приходили и слѣдовательно, человѣчество не можетъ кушать одинъ годъ ничего, а во второй годъ въ два желудка. Нужно систематически подавать каждый годъ урожай, хотя-бы даже съ опозданіемъ въ 3—4 мѣс., но все же систематически правильно. Съ этой точки зрѣнія мнѣ казалось, что водно-желѣзнодорожный путь Мурманъ—Сорока—Котласъ—Обь принесетъ всякаго рода большую пользу. Люди практики говорятъ такъ: имѣя водный путь и желѣзнодорожный—получимъ путь сплошной—это такого рода преимущество, если хлѣбъ дорогъ на мiровомъ рынкѣ, отправляйте его немедленно въ Лондонъ по жел. дорогѣ; если, скажемъ, хлѣбъ дешевъ, тогда выжидайте лѣтнюю навигацію и при помощи рѣкъ переотправляйте за-границу. Въ это время болѣе или менѣе опредѣлятся виды на урожай будущаго года, а въ зависимости отъ этого вы можете регулировать цѣну на хлѣбъ (въ іюнѣ мѣс). Въ этомъ отношеніи есть нѣкоторый плюсъ. Теперь, что касается этой дороги, то я долженъ обратить ваше вниманіе, что противъ этой Обь—Бѣломорской дороги, когда она разсматривалась во Второмъ Департаментѣ, Г. С. высказались, между прочимъ: Онежское Отдѣленіе Архангельскаго Общества Изученія Русскаго Сѣвера, Общ. изученія и улучшенія поморскаго края также высказалось противъ Вологодское Губернское Земство, Императорское Техническое Об-во, Об-во Судоходства и, какъ говорится въ журналѣ засѣданія Второго Департамента въ пользу Бѣломорской дор. высказался только одинъ Архангельскій гор. голова. Самъ Второй Департаментъ высказался очень опредѣленно. Разсмотрѣвъ всесторонне ту записку, которую я имѣлъ честь представить, сказалъ, что проектъ художника Борисова является существеннымъ и долженъ быть принятъ во вниманіе при разсмотрѣніи проекта жел. дорогъ въ сѣверномъ направленіи. Представляя эту точку зрѣнія, господа, я покорнѣйше прошу васъ обратить вниманіе, не кажется ли вамъ немножко

страннымъ—въ виду сейчасъ разговора—что вся Европейская Россія дѣлится въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства на два полушарія: южное и сѣверное, а линія Петроградъ—Вологда—Вятка—это какъ бы экваторъ. Все пространство къ сѣверу отъ этой линіи является какъ бы потустороннимъ міромъ. Вы видите, что при всей скудости нашихъ жел. дорогъ на югѣ, отъ экватора мы имѣемъ массу жел. дорогъ существующихъ и намѣченныхъ, а тутъ къ сѣверу громадный просторъ, нѣтъ жел. дорогъ.

Мы начинаемъ какую-то невѣроятную систему. Естественное направленіе—поворотъ на сѣверъ отъ центра, а мы начинаемъ наоборотъ. Неужели никому не рѣжетъ глаза: тутъ намѣченъ путь отъ полюса вмѣсто того, чтобы идти съ юга на сѣверъ. Какъ я уже сказалъ, здѣсь (Обь—Котласъ) великолѣпно происходитъ произростаніе сѣрыхъ хлѣбовъ: ржи, овса, льна, ячменя, развито маслодѣліе и имѣется лѣсъ. Вообще край очень богатый и изученный. Я хотѣлъ бы вамъ показать примѣръ: вотъ эти лѣса, это все одно Уфтюгское лѣсничество, каждый кварталъ его и дѣлянки подъ извѣстнымъ номеромъ. А мы хотимъ проводить дорогу тамъ, гдѣ ничего не изучено, мы хотимъ эксплоатировать лѣсъ, а сами бросаемся въ невѣдомую страну. Я имѣлъ честь выслушать А. А. Бубликова, когда дѣлалъ докладъ 26 авг. 1915 г. Александръ Александровичъ заявилъ, что онъ послалъ своего инженера по линіи Беломорской Печоры, лѣса онъ тамъ не встрѣтилъ. Дальше, на Съѣздѣ лѣсопромышленниковъ ученый лѣсоводъ Д. М. Зайцевъ точно также явился съ доказательствами и съ данными Министерства Земледѣлія Государственныхъ Имуществъ и оказалось, что тамъ лѣса мало, а, между тѣмъ, въ районѣ Вычегды сплошные массивы, какъ же они ихъ не видѣли?!. Къ рѣкѣ Вычегдѣ есть много притоковъ, а, слѣдовательно, эти мѣста хорошо дренируются, а тамъ, гдѣ хорошо дренируются, тамъ, конечно, хорошо произростаютъ лѣса. Что касается до того, что по водораздѣламъ мало лѣсовъ, то вотъ вамъ примѣръ: здѣсь по линіи Котласъ—Сорока дѣлалъ изысканія сибирскій банкъ, который какъ будто-бы искусственнымъ образомъ уклонился отъ одной рѣки С. Двины и отъ уфтюгскаго лѣсничества, которое имѣетъ 1 милл. десятинъ лѣса. Здѣсь есть городъ Красногорскъ. Они ушли отъ этого города и отъ рѣки Уфтюги, т. е. не хотѣли ее присовокупить къ желѣзнодорожной линіи, и получился одинъ милліонъ десятинъ лѣса мертваго. Это, вѣдь, не малая вещь, и мѣстные мужички

говорятъ: „Должно быть, инженерамъ здорово дали, что нарочно ушли отъ этой громадной площади въ миллiонъ десятинъ лѣса". Я обращаю вниманiе ваше на это лѣсничество. Теперь я хочу сказать о томъ, что война уничтожила страшно много лѣса и, между прочимъ, Царство Польское въ лѣсномъ отношенiи совершенно уничтожено. По окончанiи войны въ Царствѣ Польскомъ потребуется громадное количество лѣса и получится громадный дренажъ, тяга отъ Московскаго района въ сторону Польши. Естественно, что прежде всего надо создать подвозъ лѣса къ московскому району съ сѣверо-востока Россiи нужно сдѣлать, потому что иначе въ лѣсѣ здѣсь будетъ страшная, невѣроятная дороговизна. Если вы проводите желѣзную дорогу отъ Оби къ Котласу и Петрограду, то у васъ есть возможность въ сѣверо-восточномъ направленiи создавать подъѣздные пути и тогда вы будете питать этимъ лѣсомъ изъ сѣверовосточныхъ районовъ Россiи болѣе южный районъ, а иначе вы очутитесь въ чрезвычайно критическомъ положенiи. Вѣдь, въ самомъ дѣлѣ, если вы этой Бѣломорской дорогой вывезете лѣсъ къ Архангельску, чтобы доставить его въ западную и юго-западную часть Россiи, надо везти его кругомъ, моремъ, а потомъ опять по желѣзнымъ дорогамъ и, можетъ быть, чрезъ Германiю, тогда не лучше ли везти его прямо по ж. д. на юго-западъ Россiи. За симъ, я долженъ сказать, что эта дорога (Обь—Котласъ—Петроградъ) пойдетъ прямымъ, кратчайшимъ путемъ на Петроградъ, который тоже нуждается въ древесинѣ, въ доскахъ, въ бумагѣ, целлюлозѣ и т. д. Тутъ получается прямая выгода, такъ какъ, если вы создадите эту линiю, то она будетъ вывозить вамъ на Архангельскъ, заграницу, черезъ Мурманскiй портъ, она будетъ вывозить на Петроградъ и на балтiйскiе порта, она будетъ вамъ вывозить и на внутреннiе центры Россiйской Имперiи. Между тѣмъ Бѣломорская желѣзная дорога будетъ чрезвычайно однобокой, такъ какъ она будетъ обслуживать только Архангельскъ—и больше ничего. Я, собственно говоря, абсолютно ничего не имѣю противъ этого, но въ данный моментъ такой скачекъ—вещь невѣроятная. Мы должны постепенно поступать на сѣверъ. Въ 1909 году я присутствовалъ въ Комитетѣ о новыхъ дорогахъ. Я тогда еще указывалъ на то, что намъ нужно соединить Обь съ Печорой и Вычегдой. Всѣ наши сужденiя были зафиксированы, но на мое тогдашнее указанiе не обратили вниманiя, а теперь мы оказались въ критическомъ положенiи. Затѣмъ, я обращаю ваше вниманiе на Куз-

нецкій районъ, который, какъ вамъ извѣстно, чрезвычайно богатъ въ угольномъ отношеніи. Этотъ уголь не уступаетъ кардифу. Онъ исчисляется билліонами пудовъ и прекрасно коксуется.

А. И. Коноваловъ. Вы, можетъ быть, немножко сократите...

А. А. Борисовъ. Возили коксъ изъ Англіи чрезвычайно далеко. И если бы создали эту дорогу и подъѣздной путь на Уралъ, то, при помощи естественныхъ путей, самыхъ дешевыхъ, по Томи и Оби направляли бы сплавомъ громадное количество угля и затѣмъ, по мѣрѣ надобности, подавали бы его въ Уральскій районъ. Это было бы очень хорошимъ разрѣшеніемъ задачи въ смыслѣ питанія топливомъ Уральскаго района. Вотъ какъ много даетъ эта желѣзная дорога, т. е., она какъ разъ наилучше разрѣшаетъ всѣ задачи, о которыхъ недавно поднимался вопросъ, т. е., прекрасно обслуживаетъ мѣстныя нужды и въ то же время является чрезвычайно полезной съ широко-государственной точки зрѣнія. Еще два слова. Если на Ухтѣ нефть будетъ, то желѣзныя дороги нужны въ направленіи къ Петрограду и къ Москвѣ, но не въ направленіи къ Архангельску и къ Новой Землѣ. Слѣдовательно, и въ этомъ отношеніи эта магистраль Обь—Котласъ—Петроградъ съ подъѣздными путями къ Москвѣ явилась бы болѣе полезной, чѣмъ желѣзная дорога на Архангельскъ. Я позволю себѣ прочитать, что постановилъ Лѣсной Съѣздъ, который происходилъ въ августѣ мѣсяцѣ сего года. (Читаетъ). „.....такія дороги нужно намъ строить, которыя вводятъ въ торгово-промышленный оборотъ наибольшее количество новыхъ въ достаточной степени обслѣдованныхъ лѣсныхъ площадей“. Во 2-хъ такую дорогу, которая давала бы выходъ къ бѣломорскимъ портамъ и Балтійскаго моря. Ясно, что если вы проведете Бѣломорскую дорогу, то Сибирь желѣзной дорогой не свяжете съ Балтійскими портами, если же проведете здѣсь Обь—Котласъ—Петроградъ, то даете выходъ на бѣломорскіе порты и связываете съ Балтійскимъ моремъ. Вотъ это спеціально лѣсная точка зрѣнія Съѣзда Лѣсопромышленниковъ. Я кончилъ.

А. И. Коноваловъ. Слово предоставлено В. А. Ленгауэру. Я сейчасъ предоставлю слово слѣдующему изъ записавшихся ораторовъ, но во избѣжаніе того, чтобы другіе не стали расходиться, хотѣлъ бы условиться относительно завтрашняго дня. Завтра мы соберемся днемъ въ два часа и затѣмъ еще разъ утромъ. Угодно согласиться. (Голоса: „Просимъ“).

В. А. Ленгауэръ. Для цѣлей вывоза, для цѣлей экспорта необхо-

димо опредѣлить значенiе нашихъ сѣверныхъ Бѣломорскихъ портовъ. Если мы ихъ правильно учтемъ, то правильно будетъ учтено и значенiе примыкающихъ къ нимъ желѣзныхъ дорогъ.

Я не буду говорить о портахъ Бѣломорскомъ, Мезенскомъ и Печорскомъ, а буду говорить о портахъ Кольскомъ, Сорокскомъ и Архангельскомъ.

Сорокскiй портъ до проведенiя желѣзной дороги представлялъ изъ себя небольшой приморскiй пунктъ, съ вывозомъ $4^1/_2$ милл. пудовъ разныхъ грузовъ, преимущественно лѣсныхъ, которые нагружались и подвозились къ пароходамъ отъ рѣкъ. Въ 1915 г. тамъ была устроена эстокада длиной 275 саж., съ пристанью глубиной 7,11 фут. Затѣмъ къ этой пристани былъ вырытъ фарватеръ глубиной 8—10 футовъ.

Я оговариваюсь, что буду говорить, основываясь на офицiальныхъ данныхъ, причемъ долженъ предупредить, что большею частью эти данныя секретнаго характера.

По предложенiю Министерства Торговли и Промышленности эстокада Сорокскаго порта была удлинена вдвое, благодаря чему явилась возможность производить большую погрузку пароходовъ. Въ то же время было сдѣлано увеличенiе подхода къ этой пристани.

Я веду рѣчь къ тому, чтобы опредѣлить причальную линiю каждаго порта къ городу, ибо изъ этого можно будетъ исходить, этимъ можно будетъ руководствоваться при подсчетахъ.

Благодаря искусственнымъ сооруженiямъ, Сорокскiй портъ является оборудованнымъ для причала 10 пароходовъ, причемъ 8 будетъ работать чрезъ гектора, а два непосредственно на океанскiе пароходы. Но нужно замѣтить, что погрузка на океанскiе пароходы черезъ Сорокскiй портъ представляетъ чрезвычайныя затрудненiя.

Сорокскiй портъ имѣетъ для грузовъ закрытыхъ помѣщенiй на $1\frac{1}{2}$ милл. пудовъ, открытыхъ на $4\frac{1}{2}$ милл. пудовъ, а всего на 6 милл. пудовъ.

Кольскiй портъ грузовыхъ операцiй до войны почти не производилъ, а сейчасъ принимаются грузы, но сколько миллiоновъ пудовъ—въ настоящее время еще не выяснено. Офицiальная записка говоритъ, что этотъ портъ для лѣтнихъ операцiй ни въ настоящее время, ни въ послѣдующее не можетъ имѣть серьезнаго значенiя.

Кемскій портъ имѣетъ причаловъ на 10 пароходовъ, закрытыхъ помѣщеній для грузовъ на 2 милл. пуд., открытыхъ на 7½ милл. пуд., а всего на 9½ милл. пудовъ.

Теперь перехожу къ Архангельскому порту. Задачи, предъявленныя войной къ Архангельскому порту, вызвали такія колоссальныя затраты, такія сооруженія, что онъ является въ настоящее время въ достаточной степени оборудованнымъ. Для импортныхъ грузовъ у него имѣется 81 причалъ. Если возьмемъ еще для лѣсныхъ грузовъ 146 причаловъ, то увидимъ, что всего можетъ причаливаться въ одинъ разъ 227 пароходовъ. Но надо замѣтить, что въ эту причальную линію не подсчитаны пароходы, которые могутъ стоять еще въ другомъ мѣстѣ. Принимая во вниманіе всѣ эти обстоятельства, можно опредѣлить, что въ Архангельскомъ порту можетъ помѣщаться одновременно до 400 пароходовъ. Оборудованъ этотъ портъ прекрасно и обезпеченъ такимъ количествомъ помѣщеній открытыхъ и закрытыхъ, что можетъ въ теченіе 8 мѣсяцевъ принять до 20 милл. пудовъ грузовъ одновременно.

Помимо сего Архангельскій портъ оборудованъ прекрасными погрузочными средствами.

Сравнивая эти три порта, мы видимъ, что Архангельскій портъ по своей грузоподъемности очень значительный и остальные порты не могутъ входить съ нимъ въ сравненіе. Если разсматривать съ этой точки зрѣнія всѣ Бѣломорскіе порты, то Архангельскому порту надо отдать предпочтеніе передъ всѣми остальными.

Въ отношеніи закрытія навигаціи Архангельскій, Сорокскій, Кольскій и Кемскій порты находятся въ одинаково выгодныхъ условіяхъ, но Сорокскій портъ раньше закрывается на 2 недѣли, чѣмъ Архангельскій. Мнѣ скажутъ: помилуйте, Сорокскій портъ является недостаточнымъ, потому что замерзаетъ. Я скажу, что это въ значительной степени основано на недоразумѣніи, такъ какъ у насъ, гдѣ навигація продолжается отъ мая до ноября мѣсяца, условія въ теченіе ряда лѣтъ измѣнялись то въ одну, то въ другую сторону. Въ послѣднее время, благодаря ледоколамъ, навигація можетъ быть удлинена на 1 мѣсяцъ, и поэтому Архангельскій портъ можетъ быть сравниваемъ съ Петроградскимъ. Вообще надо отличать навигацію естественную и навигацію, поддерживаемую ледоколами. Изъ этого сообщенія вы видите, что Архангельскій портъ долженъ выйти изъ той роли, которую игралъ раньше,

благодаря затратамъ, сдѣланнымъ на его усовершенствованія, и не можетъ въ будущемъ остаться неиспользованнымъ. Если говорятъ о возможности питанія другихъ Бѣломорскихъ портовъ, то я скажу, что у насъ есть такой прекрасный резервуаръ для питанія грузовъ, какъ Архангельскій портъ. Такое количество грузовъ, какъ въ Архангельскѣ, не можетъ быть вмѣстимо въ другихъ портахъ, ибо для этого надо затратить колоссальное количество денегъ, чтобы привести ихъ въ сравненіе съ Архангельскимъ портомъ. Въ виду этихъ колоссальныхъ затратъ и является необходимымъ соединить Архангельскій портъ съ Мурманской желѣзной дорогой. Провести же желѣзную дорогу на Сороку невозможно, потому что Сорокскій портъ не въ состояніи будетъ подать на пароходы тѣ грузы, которые накопляются при подвозѣ къ Мурманской жел. дорогѣ. Это возраженіе противъ проведенія Котласъ-Сорокской дороги является самымъ главнымъ. Нельзя вести дорогу прямо отъ Котласа на Сороку, потому что Сорокскій портъ не можетъ дать достаточное количество грузовъ и, кромѣ того, онъ замерзаетъ также, какъ Архангельскій портъ, и грузы находятся въ одинаковыхъ условіяхъ. И у насъ точно такая же точка зрѣнія. Если даже грузы пустили въ этомъ направленіи, то все равно эти грузы будутъ имѣть то или иное удобство. Если можно было говорить о движеніи грузовъ на Сорокскій портъ, или о движеніи на Мурманъ, то можно только говорить во время навигаціи, но говорить постоянно о лѣтнемъ движеніи грузовъ считается невозможнымъ. Выгоднѣе везти въ Архангельскъ, чѣмъ дѣлать дальнѣйшій пробѣгъ до Мурмана по желѣзной дорогѣ, тогда какъ можно было бы въ Архангельскѣ прямо грузиться на пароходѣ съ гораздо большими удобствами. Отъ имени Архангельскаго Военно-Промышленнаго Комитета заявляю, что на самомъ дѣлѣ болѣе необходимо соединить Архангельскій портъ съ Мурманомъ желѣзной дорогой, въ отношеніи движенія грузовъ на остальные порта кругомъ Архангельска, долженъ сказать, такое движеніе являлось бы нецѣлесообразнымъ...

Предсѣдательствующій **Н. Н. Изнаръ.** Будьте любезны покороче.

В. А. Ленгауеръ. Я не въ состояніи короче. У меня матеріалъ подробный. Можетъ быть тогда отложимъ на другое время, но я не могу окончить, не исчерпавши всего матеріала. Если я уклоняюсь, то другое дѣло, тогда прошу меня остановить и указать на это, но сокращать я не могу и не знаю, въ чемъ можно сокращать...

Н. Н. Изнаръ. Будьте добры продолжать.

В. А. Ленгауеръ. Лучше прервать, въ другой разъ кончить.

Н. Н. Изнаръ. Нѣтъ, прошу васъ... (Голосъ: „Сдѣлать перерывъ. Докладчикъ очень много потратилъ времени"). Сдѣлать перерывъ? (Голоса: „Просимъ... Просимъ"... „Не стоитъ").

В. А. Ленгауеръ. Я предпочелъ бы сдѣлать перерывъ до слѣдующаго засѣданія, т. к. чувствуется утомленіе у меня и у васъ.

Н. Н. Изнаръ. Быть можетъ Собранію угодно ограничить время?

В. А. Ленгауеръ. Я буду говорить не больше 12 минутъ.

Н. Н. Изнаръ. Можетъ быть угодно ограничить пренія извѣстнымъ временемъ? (Голоса: „Просимъ"...).

Голосъ. Нельзя ограничивать время во время доклада, надо было раньше. Нельзя урѣзывать доклада. Мнѣ кажется, надо было вводить ограниченіе съ перваго раза, а не теперь.

Н. В. Преображенскій. Нужно сдѣлать перерывъ. (Шумъ. Звонокъ Предсѣдательствующаго).

Н. Н. Изнаръ. Собраніе не высказалось за перерывъ (Шумъ). Прошу васъ продолжать.

В. А. Ленгауеръ. Повторяю, что съ нашей точки зрѣнія Архангельскъ нецѣлесообразно соединять съ Сорокой, а цѣлесообразнѣе доведеніе до Эмбы и является необходимымъ соединеніе Архангельска съ Мурманомъ жел. дор. И вотъ я задаюсь вопросомъ: какіе же грузы пойдутъ по жел. дорогѣ Котласъ—Сорока или Мурманъ Я буду придерживаться жел. дороги Котласъ—Сорока. Эти грузы въ частности при проектированіи новой жел. дороги, о которой говоритъ художникъ Борисовъ, могли бы приходить съ бассейна Печоры, какъ питающей грузы Котласа.... Я нѣсколько удивленъ тѣмъ, что эти грузы частью перегружаются на Печорѣ и выгружаются на Вычегдѣ и Сѣверной Двинѣ, т. е. опять-таки и по проекту художника Борисова должны идти на Архангельскъ, а не по линіи Котласъ—Сорока. Я вижу нѣкоторую невыдержанность проекта и нѣкоторую нецѣлесообразность въ немъ (Шумъ. Не слышно). Далѣе, я не вижу, какъ будетъ поступать хлѣбъ. Художникъ Борисовъ говоритъ, между прочимъ, что хлѣбъ будетъ вывозиться черезъ Бѣлое море, потомъ черезъ Печору, черезъ Карское море на Мурманъ—цѣлая послѣдовательность движенія пароходовъ здѣсь затронута, которые мѣняютъ свое назначеніе и забираютъ сибирскій хлѣбъ. Я не останавливаюсь на финансированіи, но, во всякомъ случаѣ, вижу, что грузовъ, ко-

торые можно было бы собрать на дорогу Котласъ — Сорока, не можетъ быть изъ районовъ Сибирскихъ, это могутъ быть грузы чисто мѣстные, и какъ таковые, какъ я знаю, могутъ быть въ районѣ нѣсколькихъ уѣздовъ, это отчасти продукты лѣсного дѣла и смолокуренія. Такъ что эта дорога является чрезвычайно ограниченной въ смыслѣ количества грузовъ, которые могутъ быть поданы къ Архангельску только изъ мѣстныхъ районовъ. Нечего говорить о подачѣ большого количества грузовъ на Мурманъ, ибо такого количества грузовъ по этой дорогѣ пройти не можетъ. Если ограничиваться этой дорогой, то грузовъ было бы къ Архангельску очень мало, какіе-то грузы должны быть еще. Задача момента—это использованіе нашихъ лѣсныхъ богатствъ, которыя нужны какъ на нашихъ внутреннихъ рынкахъ, такъ въ особенности на рынкахъ международныхъ. Если мы не довольствуемся политикой Лѣсного Вѣдомства, то у насъ можетъ быть свое разсмотрѣніе вопроса по отношенію лѣсныхъ грузовъ, по отношенію использованія жел. дорогъ для экспорта по двумъ дорогамъ—Бѣломорской и Котласской по проекту художника Борисова. Вотъ главныя возраженія противъ этой Бѣломорской дороги: выставляется отсутствіе лѣсовъ въ районѣ трассы этой дороги. Эти вопросы не поддаются изученію, выкладкамъ бумажнымъ, непремѣнно нужно имѣть эксперименты, нужно какъ-нибудь увѣриться, чтобы говорить, есть ли лѣсъ или совсѣмъ нѣтъ. Мнѣ думается, что на сѣверѣ есть лѣсъ. Такимъ образомъ существуетъ двѣ точки зрѣнія: одна говоритъ—есть, а другая—нѣтъ; но все же болѣе или менѣе нужно считаться съ мнѣніемъ компетентныхъ лицъ, которыя въ этомъ вопросѣ по долгу службы или по своей профессіи ближайшимъ образомъ соприкасаются съ этимъ. Я, между прочимъ, самъ слышалъ, что г. Зайцевымъ, ученымъ лѣсоводомъ, было выставлено отсутствіе лѣсовъ даже въ Печорскомъ районѣ. Я помню это изъ его записки (она сейчасъ передо мною), въ которой онъ подсчиталъ на основаніи изслѣдованій Экспедиціи 1904—1905 гг., опубликованныхъ въ 1912 году, когда было изслѣдовано около 6 милл. десятинъ площади. Кто-то въ этой экспедиціи подсчиталъ, что было опредѣлено около 76371 пиловочныхъ бревна, и это дало возможность г. Зайцеву сдѣлать обобщеніе, распространяя выводы изслѣдованія на весь Печорскій районъ, что на самомъ дѣлѣ лѣса въ Печорскомъ районѣ, въ районѣ прохожденія желѣзной дороги, не имѣется. Я имѣю записку Архангельскаго

лѣсного ревизора, которая была представлена Министерствомъ Земледѣлія въ Лѣсной Департаментъ. Я попросилъ съ нея копію. Тамъ говорится другое. Я оставляю въ сторонѣ вопросъ о Печорскомъ районѣ; я не хочу касаться, почему г. Зайцевъ впалъ въ ошибку (а онъ впалъ въ крупную ошибку), но я скажу лишь только, что по даннымъ, имѣющимся у лѣсоустроительнаго Департамента, общая площадь всѣхъ лѣсничествъ, по которымъ проходитъ эта дорога, за исключеніемъ Мезенскаго и Унженскаго уѣздовъ, опредѣлена въ 2 милл. десятинъ, а товарнаго лѣса—1 милл. 370 тысячъ, нетоварнаго—311 тысячъ, т. е. товарнаго лѣса—82%, а нетоварнаго—18%. Лѣсная площадь составляетъ—89%, а нелѣсная—18%. Вотъ цифры, которыя говорятъ о качествѣ лѣса и его распространеніи. Далѣе идутъ подсчеты группъ лѣсныхъ и приводится выводъ, что въ дачахъ вообще преобладаетъ лѣсное насажденіе. Поэтому, сообразно этого изслѣдованія, на одной десятинѣ товарнаго лѣса оказалось по 22 насажденія, для еловыхъ—24, и на той же площади запасъ опредѣленъ въ 21 милл. штукъ пиловочныхъ бревенъ, т. е., по сравненію съ цифрами г. Зайцева, конечно, получается нѣчто другое.

Н. Н. Изнаръ. Виноватъ, я васъ перебью. Господа, не угодно ли Вамъ сдѣлать подсчетъ по этому вопросу? Записалось 7 ораторовъ. У насъ 99 нумеровъ желѣзныхъ дорогъ. Если каждый ораторъ будетъ говорить только 5 минутъ, то надо 3500 минутъ, т. е., другими словами, 58 часовъ, или 12 дней засѣданій. Въ виду этого я предложилъ бы, во-1-хъ, ограничить запись ораторовъ.

В. А. Ленгауеръ. Я обязываюсь быстро кончить, но отвѣтственности не беру.

Н. Н. Изнаръ. Угодно ли ограничить число ораторовъ или не угодно? Ставлю на голосованіе вопросъ: угодно ли закрыть списокъ ораторовъ? Кому угодно—прошу сидѣть, кому не угодно—прошу встать. (Голосованіе. „Принято"). Значитъ, закрываемъ списокъ ораторовъ. Угодно ли ограничить ораторовъ временемъ?

Голоса. Обязательно.

Н. Н. Изнаръ. Угодно 5-ью минутами?

В. П. Соколовъ. Я представляю Пензенскій Областной Комитетъ, котораго занимаетъ этотъ вопросъ и который вноситъ рядъ измѣненій въ тѣ предположенія, которыя были сдѣланы; я буду говорить въ первый разъ и въ теченіе 5-ти минутъ не въ состояніи буду доложить всего, что имѣю сказать.

Голосъ. Извѣстнымъ временемъ слѣдуетъ ограничить, но вотъ явился докладчикъ, который не представлялъ ни одного Военно-Промышленнаго Комитета и отнялъ у насъ 50 минутъ времени. Я понимаю тяжелое положенiе г. Предсѣдателя и васъ, г.г. присутствующихъ, если 12—13 человѣкъ будутъ говорить по 15 минутъ, но въ частности, относительно себя, тоже обязуюсь заявить, что не могу ограничиться 5-минутнымъ временемъ.

Н. Н. Изнаръ. Тогда, можетъ быть, ограничимъ 10-ю минутами, а если кто имѣетъ сообщить что-либо важное, то можно продлить. Кто за пять минутъ—прошу сидѣть, кто за 10—прошу встать. (Голосованiе). Ограничиваемъ 10-ю минутами.

В. А. Ленгауеръ. Я покорнѣйше прошу отмѣтить въ протоколѣ, что предыдущiй докладчикъ не былъ стѣсненъ временемъ въ теченiе 50-минутной своей рѣчи.

Голосъ. Я усиленно извиняюсь, что возражаю противъ этого, но долженъ сказать, что ограниченiе рѣчи 5-ю минутами должно относиться только къ тѣмъ ораторамъ, которые еще не говорили, а тѣхъ, кто говоритъ сейчасъ, нельзя ограничивать этимъ срокомъ.

Н. Н. Изнаръ. Будьте любезны продолжать.

В. А. Ленгауеръ. Господа, говоря о количествѣ лѣсовъ, находящихся въ районѣ Обь-Бѣломорской дороги, я ссылаюсь на цифры мѣстныхъ изслѣдователей, принятыя Лѣснымъ Департаментомъ,—цифры, которыя не вызывали сомнѣнiй и подозрѣнiй, потому что если бы онѣ ихъ вызывали, то были бы передѣланы. Наконецъ, въ связи съ необходимостью въ ближайшее трелѣтiе поднять Архангельскiй портъ, было созвано Совѣщанiе Представителей Лѣсного Вѣдомства съ мѣстными представителями. Я представляю вамъ выписку изъ журнала этого Совѣщанiя:

„Въ отношенiи желѣзнодорожнаго строительства Совѣщанiе остановилось на выясненiи вопроса, которому изъ двухъ желѣзнодорожныхъ путей слѣдуетъ отдать предпочтенiе, а именно: Обь-Бѣломорской желѣзной дорогѣ или проекту дороги, поддерживаемому художникомъ Борисовымъ. Для установленiя, который изъ упомянутыхъ желѣзнодорожныхъ путей откроетъ сбытъ большему количеству лѣса, были сдѣланы подсчеты того количества лѣса, которое можетъ быть направлено по каждому изъ этихъ путей изъ тяготѣющихъ къ нимъ казенныхъ дачъ. При этомъ оказалось, что на Обь-Бѣломорскую желѣзную дорогу ежегодно можетъ направляться до 1.700.000 пиловочныхъ деревьевъ и 332 тыс. куб.

саж. различныхъ мелкихъ лѣсныхъ матеріаловъ, на дорогу же, поддерживаемую художникомъ Борисовымъ,—до 525.000 пиловочныхъ деревьевъ и 125.000 куб. саж. мелкаго лѣса. Помимо того, Обь-Бѣломорская желѣзная дорога откроетъ выходъ на заграничные рынки громадному количеству грузовъ, какъ лѣсныхъ, такъ и прочихъ изъ обширнаго района бассейна р. Оби, каковые грузы въ настоящее время сбыта не имѣютъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, Обь-Бѣломорская дорога съ проектируемыми подъѣздными вѣтками, пересѣкая Печору и Мезень въ нижнемъ ихъ теченіи, создаетъ благопріятныя условія для развитія въ бассейнахъ этихъ рѣкъ древообрабатывающей промышленности. По всѣмъ этимъ соображеніямъ Совѣщаніе высказалось за необходимость скорѣйшаго осуществленія Обь-Бѣломорской жел. дороги.

Я извиняюсь, что не могу продолжать дальше, усталъ, но оставляю за собою право завтра, когда будутъ обсуждать окончательно этотъ вопросъ, взять еще слово.

И. С. Сиговъ. Я долженъ прежде всего сообщить, что, разсматривая вопросъ о постройкѣ Обь—Бѣломорской дороги, Пермскій Военно-Промышленный Комитетъ въ засѣданіи своемъ 12 октября съ участіемъ какъ промышленныхъ организацій, такъ и съ участіемъ Земствъ и Городовъ пришелъ къ тому заключенію, что Обь—Бѣломорская дорога имѣетъ громадное общегосударственное значеніе и ее надо провести въ первую очередь, но только съ нѣкоторыми измѣненіями. Именно Пермскій Военно-Промышленный Комитетъ высказался за необходимость проведенія Камо-Печорской линіи съ соединеніемъ ея у села Троицкаго и Печоро — Бѣломорской вѣтки съ линіей на Котласъ.

Относительно Обь—Бѣломорской дороги я не буду много говорить, потому что ограниченъ 5-ю минутами, только укажу на то, что художникъ Борисовъ сдѣлалъ нѣкоторыя упущенія. Онъ говорилъ о лѣсѣ и упустилъ вывозъ хлѣба, который будетъ собирать Обь - Бѣломорская дорога со всего бассейна р. Оби. Что касается лѣса, то заявленіе о томъ, что тамъ лѣса нѣтъ, требуетъ еще провѣрки. Если принять постановленіе Пермскаго Военно-Промышленнаго Комитета о соединеніи Камы и Печоры съ Бѣломорской вѣтвью у села Троицкаго, то это нѣсколько мѣняетъ трассу дороги, относя ее къ югу. Можетъ быть художникъ Борисовъ не будетъ отрицать, что здѣсь уже лѣсныя богатства имѣются. Я говорю это, основываясь на изысканіяхъ Камо-Печор-

ской дороги. Кромѣ того, это подтверждаютъ и мѣстные общественные дѣятели, которые видятъ тамъ большія лѣсныя богатства. Несомнѣнно, на сѣверѣ Урала есть большія лѣсныя богатства, но, не имѣя точныхъ данныхъ, я не буду утверждать, какія богатства имѣются въ другихъ мѣстахъ, предоставляя это сдѣлать другимъ. Во всякомъ случаѣ, эта дорога имѣетъ громадное значеніе, во-первыхъ, промышленное, а, во-вторыхъ, культурное.

Я долженъ сказать, что, обыкновенно, проектируя желѣзную дорогу, всѣ впадаютъ въ одну ошибку, считая, что желѣзная дорога, проведенная въ малонаселенной мѣстности, будетъ недоходной. Въ этомъ отношеніи я укажу на одинъ фактъ (т. е. фактовъ можно много указать), я укажу на свидѣтельство Финляндскаго Сейма, который говоритъ, что когда проводили Корельскую желѣзную дорогу, то думали, что она долгое время будетъ давать убытки казнѣ. Между тѣмъ, оказалось, что Корельская желѣзная дорога одна изъ самыхъ доходныхъ дорогъ Финляндіи. И, наоборотъ, дороги, проведенныя въ густонаселенныхъ мѣстахъ, часто даютъ убытки. Не забывайте, что этотъ громадный край, который представляетъ изъ себя пустыню,—тамъ деревья гніютъ на корню—этотъ край сразу оживетъ, когда будетъ проведена желѣзная дорога.

Исходя изъ этихъ соображеній, Пермскій Военно-Промышленный Областной Комитетъ высказался за проведеніе Обь—Бѣломорской желѣзной дороги.

Что касается линіи Кама—Печора—Чердынская, на Усть-Сысольскъ, то объ этой линіи я буду говорить позднѣе.

Затѣмъ Пермскій Военно-Промышленный Комитетъ высказался за соединеніе села Троицкаго на Печорѣ съ Надеждинскимъ заводомъ.

Этимъ я кончаю свою рѣчь и оставляю за собою право при дальнѣйшемъ обсужденіи вопроса дополнить то, что сейчасъ сказалъ.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Я беру слово не для того, чтобы обсуждать постройку этой линіи, такъ какъ для этого надо знать хорошо край, но мнѣ хотѣлось сказать, что въ запискѣ Тов. Мин. Борисова для сѣвера опредѣлены три линіи: 1) Бѣломорская, 2) Котласъ—Сорока и 3) Свирь—Вытегра—Котласъ. Итого выходитъ около 3.000 верстъ, а на всю Россію опредѣляется 30.000 верстъ.

30.000 верстъ такъ немного для всей Россіи, что если мы будемъ давать для сѣвера 3.000 верстъ, то это будетъ слишкомъ много.

Конечно, одна изъ этихъ линій была бы намъ необходима, потому что послѣ войны будетъ большой экспортъ лѣса, и нужно въ этомъ отношеніи взять наивыгоднѣйшее направленіе. Если возьмемъ сразу 3 тыс. верстъ, то обслужить ихъ не сможемъ. Ставить въ первую очередь для Сѣвера протяженіе въ 3 т. верстъ было бы нерасчетливо. Поэтому я высказываюсь за то, чтобы выбрать ту линію изъ трехъ, которая удовлетворяла бы мѣстнымъ условіямъ и захватила бы лѣсные районы.

И. С. Сиговъ. Я въ своей рѣчи не коснулся сдѣланнаго намъ доклада, но имѣлъ право говорить по поводу линіи Котласъ—Сорока. Позвольте дополнить: Пермскій Воен.-Пр. К-тъ высказывается за соединеніе Сорока—Котласъ на Пермь, чтобы получилась магистраль для вывоза грузовъ изъ Сибири и даже Средней Азіи на Мурманъ. Придавая этой дорогѣ значеніе большой магистрали государственнаго значенія, прошу имѣть въ виду, что я оставляю за собою право дополнить въ дальнѣйшемъ свои соображенія.

Н. Н. Кутлеръ. Я буду кратокъ. Я выслушалъ докладъ художника Борисова. Онъ въ той части, которая касается Бѣломорской дороги, оставляетъ впечатлѣніе недоумѣнія. Я совершенно не понялъ этой проповѣди противъ дорогъ, идущихъ противъ Бѣломорской дороги, противъ удовлетворенія нуждъ Сѣвера, особенно въ устахъ любителя Сѣвера и такого знатока, какимъ представляется художникъ Борисовъ. (Шумъ). Г. Борисовъ сомнѣвается въ томъ, чтобы эта дорога нашла соотвѣтствующее количество грузовъ. Какъ совершенно правильно замѣтилъ представитель Пермскаго Комитета, г. Борисовъ совершенно оставилъ безъ вниманія то, что можно перевозить хлѣбные грузы по водѣ, хотя изъ его собственныхъ указаній на неудобство жел.-дор. сообщенія явствуетъ, что такого рода перевозка грузовъ—сначала водой, а потомъ по желѣзной дорогѣ на Архангельскъ не представляетъ никакихъ затрудненій. Во всякомъ случаѣ, этотъ способъ передвиженія за-границу представляется несравненно болѣе удобнымъ и болѣе правильнымъ, чѣмъ нынѣ существующее направленіе на Котласъ, при которомъ грузъ задерживается и попадаетъ въ мѣсто назначенія только на слѣдующій годъ. Засимъ, что касается лѣса, то сомнѣнія художника Борисова заходятъ слишкомъ далеко. На лѣвомъ берегу Оби и ея

притокахъ, въ томъ мѣстѣ, гдѣ проектируется примкнуть Бѣломорскую жел. дорогу, во всякомъ случаѣ, лѣса много. Въ сѣверовосточномъ углу Урала, который эта дорога будетъ обслуживать, лѣса много, и лѣсъ исключительно высокаго качества, который расцѣнивается на рынкахъ выше всякаго другого. На рѣкѣ Печорѣ, по ея верхнему теченію, лѣса также много, что могу удостовѣрить на основаніи тѣхъ данныхъ, которыя имѣются въ Министерствѣ Земледѣлія, гдѣ я ранѣе служилъ и этимъ вопросомъ занимался. Такимъ образомъ, количество лѣса, которое можетъ быть вывозимо по этой дорогѣ, весьма велико: по приблизительному, конечно, подсчету, далекому отъ точности, Бѣломорская дорога можетъ обслуживать слишкомъ 40 тыс. дес. лѣса на милліоны рублей. Это количество лѣса другими дорогами обслужено быть не можетъ. Та дорога, которая намѣчена, можетъ вывезти лѣсъ на Вост. Уралъ, на Обь и на Печору, тогда какъ при направленіи художника Борисова лѣсъ остается ниже по теченію и поднимать его вверхъ по теченію рѣки представляется совершенно невозможнымъ. Для того, чтобы собрать Печорскій лѣсъ, нужно пересѣчь Печору въ среднемъ теченіи, тамъ, гдѣ лѣсъ кончается. Засимъ то возраженіе, что эта дорога проходитъ слишкомъ сѣверно, представляется какимъ-то недоразумѣніемъ. Говорилось, что предполагается дорога чуть ли не къ сѣверному полюсу, а, между тѣмъ, она идетъ всего въ Архангельскъ, гдѣ люди живутъ, и хорошо живутъ, занимаются хозяйствомъ,—скотоводство, во всякомъ случаѣ, возможно. Указывалось на то, что людей нѣтъ, но создайте дорогу и люди будутъ. Примѣрно, такъ было не только за-границей, въ Канадѣ, въ Ср. Америкѣ, но даже и у насъ.

Великая Сибирская дорога проходила по краю, гдѣ населенія почти не было или оно было ничтожно, а теперь получилась весьма густо населенная мѣстность. Такимъ образомъ, указаніе на отсутствіе населенія и лѣса, который можно экспортировать, представляется съ моей точки зрѣнія чистѣйшимъ недоразумѣніемъ. Послѣднее недоразумѣніе заключается въ томъ, что художникъ Борисовъ не уяснилъ себѣ, повидимому, цѣль сооруженія Бѣломорской жел. дор. Эта дорога намѣчается для оживленія Сѣвера, для того, чтобы привлечь населеніе къ эксплоатаціи Сѣвера съ одной стороны, а съ другой—чтобы вывезти лѣсъ за-границу и тѣмъ усилить нашъ вывозъ и исправить нашъ расчетный балансъ послѣ войны.

В. Н. Вольтманъ. Я хотѣлъ доложить собранію, что иниціаторами Обь-Бѣломорской дороги были... (шумъ) покойный Авдаковъ, который былъ учредителемъ, и я былъ ближайшимъ его сотрудникомъ и помощникомъ. Я не буду особенно распространяться, а укажу на три обекта, обрисовывающіе цѣль и значеніе этой дороги. У насъ есть Сибирь съ ея богатствами лѣсными и хлѣбными, Уралъ, на которомъ нужно нѣсколько подробнѣе остановиться, и, наконецъ, мѣстная лѣсопромышленность. Вотъ такая дорога, какъ Обь-Бѣломорская, должна эти три объекта удовлетворить. Наиболѣе практическій и удовлетворительный принципъ постройки новыхъ магистралей былъ высказанъ докладчикомъ А. А. Бубликовымъ, который краснорѣчиво и обоснованно говоритъ, что дорога должна быть для извѣстныхъ цѣлей—возможно короче и не должна уклоняться для постороннихъ, можетъ быть, и очень практическихъ задачъ. Если мы возьмемъ разницу въ разстояніи нашей Бѣломорской и Обь-Котласской дороги, то это разстояніе отъ Оби, т. е. отъ Сибири къ Архангельску, по проекту художника Борисова, даже на 580 верстъ больше. Я не говорю относительно того, что сибирскіе грузы можно вывозить на Мурманъ. Это недоразумѣніе, что лѣсъ можетъ быть вывезенъ на Мурманъ. Несчастье всей Сибири въ томъ, что она отдалена отъ всѣхъ портовъ: куда бы вы ни обратились, Архангелскъ, Мурманъ, Петроградъ, Либава— вездѣ далеко, вездѣ до 4000 верстъ. Это такое разстояніе, которое совершенно парализуетъ и исключаетъ возможность вывоза хлѣба. Я говорю, что этотъ объектъ—сибирскій грузъ—явно будетъ удовлетворяться лучше и практичнѣе той дорогой, которая короче, согласно основному принципу, изложенному А. А. Бубликовымъ. Во-вторыхъ, Уралъ. Для него нужно основное заданіе: снабдить его мѣдными и желѣзными рудами, а для этого проектируется какъ разъ Бѣломорская желѣзная дорога. Несомнѣнно, богатства желѣзомъ на восточномъ Уралѣ очень велики. Однако надо снабдить его также древеснымъ топливомъ, который только и дастъ въ массѣ эта дорога. Теперь само собой разумѣется еще другое заданіе: нужно способствовать возможности экспорта продуктовъ уральской промышленности, а для этого экспорта нужно наиболѣе короткое разстояніе, наиболѣе дешевый пробѣгъ. Это будетъ подъ силу Обь-Бѣломорской дорогѣ. Вы не можете въ настоящее время вывозить ничего за-границу изъ продуктовъ уральской промышленности, а эти продукты при высокомъ качествѣ металловъ, собственно,

очень дешевы. Что касается мѣстнаго третьяго объекта—лѣсовъ, то само собой разумѣется, что они здѣсь обслуживаются по слѣдующему принципу. Лѣса подвозятся съ извѣстнымъ ограниченіемъ разстоянія къ желѣзной дорогѣ, по рѣкѣ же они могутъ сплавляться на тысячи верстъ. Принципъ поэтому таковъ: нужно пересѣкать рѣчные бассейны. Мы пересѣкаемъ Печору и Мезень.

Почему же мы не идемъ такъ, какъ проектируетъ художникъ Борисовъ? Онъ предлагаетъ проектъ параллельно рѣкѣ Вычегдѣ, откуда Архангельскъ получаетъ уже наибольшія количества лѣсовъ. Архангельскъ получаетъ ихъ или изъ бассейна Пинеги или Вычегды, потому что по Двинѣ лѣсовъ нѣтъ. Вычегда будетъ давать до 40 милл., которые она даетъ по водѣ. Неужели, если вы проведете дорогу параллельно Вычегдѣ, или будете ее пересѣкать, то вы не сможете съ ней конкурировать? Да исторія Московско-Архангельской дороги показываетъ это. Возьмите линію Вологда—Архангельскъ. Она не въ состояніи дать лѣса. А почему? Да потому, что она соприкасается съ бассейномъ Онеги или Двины. Проѣзжая весной или въ началѣ лѣта по жел. дорогѣ, вы видите подъ мостами 10 тысячъ бревенъ. Это очень яркая картина. Можно считать аксіомой, что линія, пересѣкающая тѣ рѣки, которыя впадаютъ въ Двину, никогда лѣсного значенія имѣть не можетъ. Художникъ Борисовъ сказалъ, что Пинега лѣсовъ не можетъ дать для Бѣломорской дороги. Я на это не разсчитываю, потому что Пинега впадаетъ въ Двину. А какъ же вы разсчитывали, что Вычегда дастъ лѣсовъ для желѣзной дороги, когда она впадаетъ въ Сѣвер. Двину? Что касается экспорта, то это наша главная цѣль, но не исключительная, потому что нашъ Сѣверно-Уральскій лѣсъ, по особымъ качествамъ своимъ, вывозится за 4000 верстъ до Ташкента. Поэтому предполагается и обратное движеніе: часть лѣсовъ пойдетъ для экспорта и часть на внутренній рынокъ, т. е. обратно, одинъ и тотъ же грузъ идетъ по разнымъ направленіямъ, и поэтому однобокости движенія не будетъ. Теперь еще одинъ вопросъ: г. Борисовъ говоритъ, что тамъ не можетъ быть фабричной промышленности, потому что не можетъ быть сельскаго хозяйства. Если кто читалъ труды покойнаго проф. Воейкова, то тотъ, навѣрное, знаетъ, что долины Печоры и Мезени, какъ и рѣки восточнаго Урала, имѣютъ прекрасныя условія для вспомогательнаго, но не для основного сельскаго хозяйства. Да развѣ Вологодская губернія, кромѣ самыхъ южныхъ уѣздовъ, годится

для основного сельскаго хозяйства? Развѣ Усть-Сысольскій и нѣкоторые другіе уѣзды ведутъ основное сельское хозяйство? Да? оно ничтожно. Печорскій и Усть-Сысольскій уѣзды, въ смыслѣ привознаго хлѣба, опредѣляются такъ: для Печорскаго края, который принадлежитъ и къ Архангельской и къ Вологодской губерніямъ, нужно 13 пудовъ на человѣка, а для Усть-Сысольскаго 12 пудовъ. Въ чемъ же разница? Въ одномъ пудѣ, въ которомъ мѣстное хлѣбопашество не обезпечиваетъ населеніе, ввозится одинъ пудъ хлѣба и разница въ одной единицѣ. Весь сѣверный районъ недозрѣваетъ и вся Вологодская губернія страдала, какъ объ этомъ читали, отъ неурожая. Для подсобнаго хозяйства это совершенно одинаково. Г. Борисовъ говоритъ: „Помилуйте, на Уралѣ заводы постоянно работаютъ, поэтому тамъ есть и населеніе“. Но если мы будемъ говорить объ интенсивности промышленности лѣсной и бумажной, то, очевидно, рабочіе будутъ жить и по новой дорогѣ круглый годъ, а что касается до прихожихъ рабочихъ, то они вездѣ имѣютъ мѣсто и на Уралѣ оборотъ ихъ происходитъ три раза въ годъ. По соображеніямъ, которыя мы слышали, построить дорогу съ соединеніемъ на Мурманъ—это будетъ прекрасная вещь. Она можетъ имѣть стратегическое значеніе, но она имѣетъ значеніе и для Ростова, и для Москвы, и для всей Россіи, а что касается экономическаго отношенія, то это полное недоразумѣніе изъ-за отдаленности этого порта. Говорятъ, что Мурманъ—незамерзающій портъ. Я этому вѣрю, но разница вотъ въ чемъ: Архангельскъ—портъ дешевый и близкій, а Мурманъ далекій, и значитъ, дорогой. Мурманъ можетъ быть резервнымъ портомъ, а Архангельскъ—основнымъ. Возьмите для аналогіи Ростовскій и Новороссійскій порты. Ростовскій портъ замерзаетъ, а новороссійскій никогда не замерзаетъ. Но ростовскій работаетъ въ три раза больше по близости къ вывознымъ районамъ. Вотъ тѣ соображенія, которыя заставляютъ меня разсчитывать, что и Военно-Промышленные Комитеты и наше Собраніе одобрятъ наше предложеніе и найдутъ, что никакія новыя обстоятельства—ни географія, ни желѣзнодорожный принципъ— не смогутъ измѣнить этихъ выводовъ.

П. В. Ивановъ. Я позволю себѣ сказать, что изъ всѣхъ трехъ сѣверныхъ дорогъ предпочтительнѣе та, которая соединяетъ съ незамерзающими портами. Это нужно сдѣлать для грузовъ Урала и Сибири, чтобы они находили себѣ выходъ черезъ Котласъ. По-

этому выходъ черезъ Котласъ—постоянный выходъ помимо выхода въ теченiи лѣтняго сезона, и на Архангельскъ—былъ бы необходимъ. Что касается до Бѣломорской дороги, то въ свое время мы ее поддержали, но теперь обстоятельства нѣсколько мѣняются. Бѣломорская дорога съ двухъ сторонъ замерзаетъ: со стороны Бѣлаго моря и со стороны р. Оби. Она предназначена для эксплоатацiи лѣса, а также для вывоза сибирской пшеницы. Нашъ Военно-Промышленный Комитетъ не принадлежитъ къ сторонникамъ выкачиванiя грузовъ изъ предѣловъ Сибири на заграничные рынки, а принадлежитъ къ сторонникамъ обработки и развитiя промышленности внутри страны.

Затѣмъ я долженъ сказать, что для меня не совсѣмъ понятно сравненiе представителя Архангельскаго Военно-Промышленнаго Комитета Архангельскаго порта съ Сорокскимъ портомъ. Выходъ туда нуженъ вовсе не для использованiя Сорокскаго порта, а для выхода на Мурманскiй берегъ. Если Сорокскiй портъ слабо развитъ, то никто не помѣшаетъ вамъ повернуть грузы по Вологодской жел. дорогѣ въ Архангельскiй портъ. Для насъ непонятно такое сравненiе.

Кончая свою рѣчь, я хочу сказать, что нашъ Военно-Промышленный Комитетъ полагаетъ, что проводить эту дорогу къ порту Сорока слѣдуетъ во вторую очередь.

Д. Я. Поповъ. Я хотѣлъ обратить вниманiе Собранiя на то, что Обь-Бѣломорская дорога проходитъ по мѣстности, гдѣ не можетъ быть никакой колонизацiи, хотя защитники этой дороги говорили, что она вызоветъ колонизацiю. Я съ этимъ не согласенъ. Это совершенно голый, негостепрiимный край, непригодный для того, чтобы было устроено какое-нибудь поселенiе. Я—мѣстный житель, прожилъ на Вытегрѣ 30 лѣтъ и былъ тамъ, гдѣ проходитъ трасса на Вытегру. Поэтому, какъ очевидецъ, я говорю, что нужна большая смѣлость, чтобы утверждать, что Обь-Бѣломорская линiя пригодна для поселенiя. Несомнѣнно, въ этомъ отношенiи лучше поставлена линiя Обь-Котласская, линiя художника Борисова. Тамъ работала комиссiя по изысканiямъ земледѣльческой культуры Соколова, которая выяснила слѣдующее: работы въ 1907 г. выяснили культурный земельный фондъ, превышающiй 400.000 десятинъ на 1.000.000 десятинъ земли изслѣдованнаго пространства. А такъ какъ тамъ всего пространства 10.600.000 десятинъ, то можно ожидать пригоднаго для культуры пространства болѣе

4.000.000 десятинъ. Соколовъ говоритъ, что нашъ сѣверъ находится въ одинаковомъ положеніи съ Сибирской дорогой. Пермь—Котласъ надо считать культурной трассой. Относительно сѣверной Бѣломорской трассы изслѣдованій такихъ не было сдѣлано. Слѣдовательно, нѣтъ основаній утверждать возможность заселенія этой линіи.

Далѣе, какъ мѣстный житель, я скажу, что линія до рѣки Вытегры: Свирь—Вытегра—Котласъ не только не понизитъ вывозъ, но усилитъ его, и не только не создастъ тормаза для обрабатывающей промышленности, но повыситъ ее, потому что нужно имѣть въ виду, что всѣ тѣ рѣки и рѣчки, которыя впадаютъ въ Вытегру, будутъ доставлять грузы на линію Свирь—Вытегра—Котласъ, что, въ свою очередь, съ обиліемъ воды, такъ необходимой для техническихъ цѣлей, создастъ промышленность большую, чѣмъ въ трассѣ Архангельской.

Здѣсь представитель Пермскаго Горнопромышленнаго Комитета г. Вольтманъ говорилъ, что въ трассѣ Обь—Бѣломорской со временемъ можно также создать земледѣльческую культуру, но ему отвѣтили, что будто въ Вологодской губерніи не созрѣваютъ хлѣба. Я 30 лѣтъ живу на сѣверѣ и могу сказать, что за все мое 30-тилѣтнее пребываніе единственный неурожай былъ въ 1884 году, да и то отъ заморозковъ. Что касается того заявленія, что хлѣба нынѣ попали подъ снѣгъ, то это явленіе общее по всей Россіи. Однако, указанное обстоятельство не препятствовало крестьянамъ Сысольскаго уѣзда собрать обильный урожай хлѣба. Я выѣхалъ оттуда 23 сентября, когда уже окончилась уборка хлѣба, и долженъ сказать, что въ этомъ году урожай получился не меньше, чѣмъ былъ раньше, приблизительно самъ-десятъ.

Что касается заявленія, что Усть-Сысольскій уѣздъ или трасса этой линіи страдаетъ отъ недостатка хлѣба, то это объясняется не тѣмъ, что тамъ недостатокъ хлѣба, а тѣмъ, что нѣтъ населенія для обработки большихъ площадей земли. Переселенцы могли бы обработать этотъ громадный земельный фондъ, равняющійся, по моему разсчету, приблизительно 6.000.000 десятинъ. Въ трассѣ, проектируемой Комиссіей Товарища Министра Борисова, возможны маслодѣліе и скотоводство. Вытегра протекаетъ на протяженіи 1326 верстъ. Если откинуть 300 или 200 верстъ, которыя падаютъ на Печору, то можно придти къ выводу, что долина рѣки Вытегры, какъ указывается даже въ самыхъ распространенныхъ

учебникахъ географіи, заливается весенней водой на пространствѣ отъ 6 до 10 верстъ. Все это пространство покрывается прекраснаго качества заливнымъ сѣномъ, которое даетъ до 150 пуд. на десятину. По моему разсчету, на этомъ пространствѣ можно будетъ прокормить много головъ крупнаго рогатаго скота. Въ настоящее время скотъ тамъ очень мелкій. Населеніе не прибѣгаетъ къ молочному хозяйству и къ скотоводству, потому что нѣтъ сбыта, такъ какъ круглую зиму этотъ районъ отрѣзанъ отъ всего міра. Надо полагать, что улучшенное скотоводство въ этомъ краѣ могло бы дать многіе милліоны пудовъ масла для вывоза.

Вотъ все, что я могу сказать, ибо Котласская линія дастъ возможность новыхъ рессурсовъ для балансированія нашего государственнаго бюджета.

Н. Н. Изнаръ. По этому вопросу записалось еще 5 ораторовъ. Но такъ какъ уже поздно, то я хотѣлъ бы спросить, угодно-ли Собранію окончить обсужденіе начатаго вопроса или отложить его до слѣдующаго засѣданія?

Голоса. Слѣдуетъ продолжать обсужденіе.

Н. А. Куровъ. Я прихожу къ заключенію, что надлежитъ высказаться, по крайней мѣрѣ, съ моей точки зрѣнія, за ту трассу, которую нарисовалъ художникъ Борисовъ. Я не спорю, можетъ быть, другая дорога была бы полезнѣе, но вѣдь, вообще говоря, у насъ спроектировано около 50 тыс. вер., а между тѣмъ и этого мало: нужно было бы 100 тысячъ верстъ соотвѣтственно тому пространству и количеству населенія, которое имѣется въ Россіи, но рессурсовъ мало, поэтому мы не можемъ себѣ позволить такую роскошь, а эта вторая линія уже представляетъ роскошь. Поэтому приходится выбрать изъ этихъ двухъ трассъ ту, которая наиболѣе близка и необходима, и ей нужно отдать преимущество. Совершенно правильно говоритъ г. Борисовъ, да и понятно, что нельзя идти отъ полюса къ югу, а нужно подвигаться отъ центра или, какъ выражается Борисовъ, отъ экватора, чтобы приближаться къ сѣверу. Та трасса, которую намѣтили, въ сущности говоря, и обслуживаетъ тѣ задачи, которыя намѣчены. Бѣломорская линія обслуживаетъ районы, гдѣ расположены богатства Сибири. Что касается Урала, со всѣми его богатствами, главнымъ образомъ, металлами, то вѣдь металлъ за-границу вывезти нельзя, его намъ самимъ не хватаетъ, и это наше несчастье. Если мы остановимся на этой линіи, которую нарисовалъ художникъ Борисовъ, то эта

линія поможетъ обслужить центръ Россіи, т. е. дастъ возможность связать тѣ линіи, которыя не намѣчены, но которыя, по моему мнѣнію, необходимо намѣтить. Такимъ соединеніемъ является Котласъ съ Сѣверными жел. дор. Не намѣчаю, гдѣ именно—это подробность, но, тѣмъ не менѣе, если говорить о лѣсныхъ богатствахъ, то лѣсъ необходимъ, какъ отопленіе, какъ для Сѣвера, такъ и для Московскаго района, ибо вопросъ отопленія въ будущемъ будетъ стоять еще острѣе, чѣмъ теперь. Поэтому приходится обслуживать такого рода пространства, которыя дадутъ топливо. Разъ будетъ такого рода линія—Сѣверная Сибирская дорога, то само собою разумѣется, что въ соединеніи съ Котласомъ получится линія, связующая не только сѣверъ съ той трассой, которую намѣтилъ г. Борисовъ, но и съ центромъ Россіи, что является чрезвычайно важнымъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ линія Мурманская также должна быть соединена съ Москвой и продолжена на Кемь. Такимъ образомъ, получается линія прямая, кратчайшая, соединяющая съ незамерзающимъ портомъ и центромъ Россіи—Москвою. По всѣмъ этимъ соображеніямъ я высказываюсь за ту линію, которая предложена художникомъ Борисовымъ.

В. В. Уржумцевъ. Я также подхожу къ точкѣ зрѣнія Товарища Министра Борисова. Всѣ дороги полезны и желательны, но всѣ провести невозможно, и поэтому нужно держаться плана до извѣстныхъ предѣловъ и нужно примириться съ ограниченіемъ. Какую же линію мы желаемъ поставить въ первую очередь? Относительно сѣверныхъ дорогъ мнѣ казалось, что въ первую очередь мы должны поставить линіи Котласъ—Сорока и Котласъ—Лодейное Поле. Дѣло въ томъ, что эта линія проходитъ по завѣдомо лѣснымъ угодьямъ. Затѣмъ эта линія можетъ быть соединена съ Кемью. Конечно, Кемь, какъ портъ, будетъ гораздо удобнѣе и гораздо лучше, чѣмъ Сорока. Говорили о Сорокѣ, и не сказали ни одного слова о Кеми. Мы скорѣе должны использовать всѣ наши лѣсныя богатства. Дѣйствительно, послѣ войны явится большой спросъ на лѣсъ. Поэтому самое лучшее эту дорогу построить поскорѣе, чтобы больше вывезти, и желательно въ самую первую очередь. Одной линіи на Сороку и Кемь было бы недостаточно, особенно гдѣ много весьма хорошаго лѣса для разработки, поэтому безусловно необходима также линія—Котласъ—Лодейное поле, поэтому мнѣ кажется, что необходимо поставить въ первую очередь, какъ было постановлено Комиссіей Борисова, соединеніе Котласа съ Сѣверомъ. Это очень хорошій

районъ и соединить весь сѣверный край съ райономъ Балтійскаго моря. Это соединеніе съ тѣми портами, которые сейчасъ работаютъ, очень важно въ смыслѣ организаціи торговли для того, чтобы торговля могла скорѣе развиться и привести къ желательнымъ результатамъ. Въ частности, какъ извѣстно, линія Котласъ—Лодейное поле также принесетъ наибольшую пользу эксплоатаціи лѣсныхъ богатствъ. Эти линіи, я нахожу, болѣе, чѣмъ Бѣломорская дорога, пригодны для развитія лѣсной промышленности, но несомнѣнно пригодны и для нѣкоторой другой, а именно — сельско-хозяйственной. Помимо сего, если продолжить дорогу Сорока—Котласъ далѣе на востокъ, до Перми въ крайнемъ случаѣ, но еще лучше—до Тобольска, то обѣ линіи точно также могутъ дать выходъ по этому новому направленію. Я посмотрѣлъ по картѣ, и хотя оно представляется очень заманчивымъ, именно направленіе на Тобольскъ, но оно довольно длиннаго протяженія. Поэтому, если придется ставить вопросъ на очередь, такъ какъ всѣ эти дороги невозможно будетъ осуществить сразу, то въ первую очередь необходимо строить, какъ предполагали, Котласъ—Сороку—Кемь и Котласъ—Лодейное поле.

Н. В. Преображенскій. Мнѣ приходится выступать при очень неблагопріятныхъ условіяхъ въ виду поздняго времени. Если каждый начнетъ вносить въ это дѣло не только освѣщеніе круга района, но и, пожалуй, личное освѣщеніе, то пренія безконечно затянутся, а поэтому, считаясь съ тѣмъ временемъ, которое имѣется въ моемъ распоряженіи, не буду много распространяться; въ силу вещей, я долженъ быть кратокъ. Я скажу нѣсколько словъ по поводу дороги Бѣломорской и по поводу очереди постройки другихъ дорогъ. Архангельскій Военно-Промышленный Комитетъ задавался вопросомъ: если будутъ поставлены двѣ дороги на очередь къ постройкѣ, то какой же дать предпочтеніе? Рѣшено предложить Бѣломорскую дорогу, такъ какъ въ этомъ Печорскомъ районѣ имѣлось въ виду насажденіе обрабатывающей промышленности, а отнюдь не имѣлось въ виду, какъ сказалъ Членъ Государственной Думы Поповъ, дѣлать колонизацію. Въ этомъ печорскомъ районѣ исключительно имѣлось въ виду насажденіе промышленности обрабатывающей, исходя изъ того положенія, которое приняло Лѣсное Вѣдомство. Затѣмъ, Архангельскъ находится среди болотъ и, однако, мы видимъ въ томъ же Архангельскѣ до 40 лѣсопромышленныхъ заводовъ. Тѣ же заводы можно устроить и въ печор-

скомъ районѣ. Художникъ Борисовъ такъ хорошо иллюстрировалъ свою рѣчь, что мнѣ очень трудно это обсуждать. Говоря о необходимости соединенія Котласа съ Обью, онъ упоминаетъ, что нужно соединить Обь съ Котласомъ потому, что здѣсь нуженъ одинъ мостъ, а, между тѣмъ, въ своемъ проектѣ онъ Вычегду пересѣкаетъ дважды и говоритъ, что Пинега меньше Вычегды, а потому приходится строить два моста на-глазъ. Желѣзная дорога идетъ параллельно водному пути, а лѣсъ вверхъ по теченію не пойдетъ. Вообще, если остановить ваше вниманіе на его докладной запискѣ, то найдется много погрѣшностей, которыя вызываютъ извѣстное сомнѣніе. Я тамошній житель, бывалъ въ томъ же Котласѣ неоднократно, но, по описанію Борисова, я совершенно не узнаю его. У него въ докладной запискѣ на стр. 18 буквально такъ сказано. (Читаетъ). Оказывается такимъ образомъ, что Котласъ находится на высокой горѣ, почему тамъ нужно строить по косогору домики на столбикахъ. Да гдѣ эти домики? Грѣшный человѣкъ, 10 лѣтъ бываю въ Котласѣ, каждую навигацію посѣщаю его, но даже подобія такого домика не видѣлъ. Точно такъ же далѣе, по поводу рѣки Сухоны онъ проектируетъ очень свободно по разнымъ направленіямъ Отчего ему, какъ художнику, не мазнуть туда и сюда... Получается картина. Она и получилась въ данномъ случаѣ: повернемъ направо—попадемъ въ Архангельскъ, налѣво—въ Петроградъ, а если еще полоснемъ, очутимся въ Вологдѣ (разстояніе — 400 верстъ). Пойдемъ по направленію Сухоны—попадемъ въ Вологду. Сухона работаетъ одинъ мѣсяцъ, потому что мелководна, но теперь имѣется система Лейхтенбергскаго, которая будетъ перешита къ началу навигаціи. Но несомнѣнно, что и Сухона не можетъ остаться въ томъ же положеніи: головной участокъ будетъ перешитъ, а хвостъ остается безъ перемѣны. Несомнѣнно, и Сухона и Малая Двина будутъ въ состояніи работать, и такимъ образомъ водный путь будетъ существовать.

Н. Н. Изнаръ. Пять минутъ прошло. Угодно продолжить время.

Голоса. Просимъ до 10 минутъ.

Н. В. Преображенскій. Я позволю себѣ обратить ваше вниманіе еще на одно обстоятельство. Художникъ Борисовъ сопоставляетъ какія-то таблицы и говоритъ, что если въ такомъ-то направленіи проводить, то столько-то будетъ стоить, а въ другомъ,—то будетъ на-

столько-то дешевле. На стр. 13 онъ выводитъ среднюю норму тракта и вычисляетъ $^1/_{200}$, а по Оби считаетъ $^1/_{400}$. Далѣе онъ говоритъ, что если черезъ Печорскій портъ отправить, то разстояніе по рѣкѣ будетъ 3390 верстъ и фрахтъ считаетъ 6 коп. Если дѣлить на 400—все-таки дешевле выйдетъ, а если на 200, то и подавно. Насколько эти цифры невѣрны, я не могъ детально провѣрить по запискѣ, но вотъ попадаются такіе дефекты, которые невольно наводятъ на размышленіе. Точно такъ же, какъ въ докладной запискѣ, онъ рисуетъ затоны, находящіеся противъ Котласа въ широкихъ размѣрахъ. Но затоновъ природныхъ тамъ нѣтъ. Тотъ затонъ, о которомъ говорилъ художникъ Борисовъ, былъ, дѣйствительно, предметомъ изслѣдованія; Министерство Путей Сообщенія хотѣло его создать, но въ прошломъ году, до расширенія станціи Котласъ, при Котласѣ самомъ создался прекрасный, правда искусственный, затонъ, и туда баржи свободно заходятъ и, значитъ, могутъ служить складочнымъ помѣщеніемъ. Поэтому вопросъ этотъ хорошо разрѣшенъ. Затѣмъ, что касается целлулоидныхъ фабрикъ около Вологды, а не Вычегды, то противъ воды на 1000 верстъ лѣсъ пустить невозможно. Это можетъ быть только въ области предположеній. Что касается самаго проекта Обь-Котлаской жел. дороги, то его никто не поддерживалъ: и Техническое и Русское Судоходное Общества высказались противъ докладчика, а докладчикомъ въ обоихъ Обществахъ было одно и то же лицо. Но это мелочь. Я позволю себѣ здѣсь сказать относительно второй дороги: Котласъ—Сорока. Совершенно вѣрно, какъ сказалъ баронъ Г. Х. Майдель, что если въ районѣ одну дорогу провести, то хорошо, а если три-четыре, то еще лучше, но надо считаться съ финансовой стороной дѣла. Вотъ, останавливаясь на этомъ, Комитетъ призналъ, что эта дорога, можетъ быть, заслуживаетъ вниманія, но есть маленькая оговорка. Дорога Котласъ—Сорока идетъ изъ Котласа на 350 верстъ. Затѣмъ пересѣкаетъ Сѣверную желѣзную дорогу. Она должна была пересѣчь въ одномъ пунктѣ, но теперь уже инженеры, которые изслѣдовали, отступились и пересѣкаютъ ее на ст. Емцы. Емцы отъ Архангельска всего 163 версты. Не проще ли Архангельскъ соединить въ Сорокой отдѣльной линіей? Это будетъ гораздо проще и цѣлесообразнѣе, потому что тѣ грузы, которые попадаютъ въ Архангельскъ, можно будетъ отправлять прямо изъ Архангельска, а если нельзя, то они—пойдутъ на другую дорогу—Сорокскую.

Въ чемъ разница соединенія Котласъ—Сорока и Архангельскъ—Сорока? Надо соединить Котласъ—Н.—Сороки. Это будетъ цѣлесообразнѣе и жизненнѣе. Не надо эти грузы заставлять идти обратно 162 вер., затѣмъ подниматься кверху. Этотъ вопросъ надо обсудить всесторонне, а, между тѣмъ, мы ограничены извѣстнымъ временемъ. Вопросъ о постройкѣ этой дороги—серьезный, вопросъ, касающійся цѣлаго края, и насъ сюда послали, чтобы мы его обсудили серьезно. Мы возвратимся къ себѣ и насъ спросятъ наши довѣрители, что мы сдѣлали тамъ, а мы скажемъ, что намъ не дали говорить.

В. А. Семеинъ. Зауральскій Военно-Промышленный Комитетъ постановилъ поддерживать дорогу Котласъ—Сорока, потому что область Челябинска все время работаетъ съ Котласомъ. Она работала до войны, работаетъ во время войны и не имѣетъ никакого выхода.

Что касается Бѣломорской линіи, то если на нее смотрѣть какъ на колонизаціонную, то ясно, что колонизацію желательно вести отъ центра къ периферіи, потому что иначе колонисты будутъ оторваны тамъ отъ центра на 300 вер. Вся наша исторія показываетъ, что колонисты подвигались по берегамъ рѣкъ.

В. Н. Переверзевъ. Я буду очень краткоъ. Я хотѣлъ сказать нѣсколько словъ относительно Бѣломорской дороги и обратить вниманіе на одно обстоятельство, которое здѣсь было упущено при обсужденіи значенія этой дороги. Дѣло въ томъ, что какъ въ запискѣ Товарища Министра Борисова, такъ и здѣсь говорилось и указывалось на одно, что тамъ много лѣса и что дорога эта возьметъ массу хлѣбныхъ грузовъ изъ Сибири.

Я прежде всего скажу относительно лѣса. Мнѣ пришлось обслѣдовать большой районъ Московско-Казанской дороги и устанавливать, какой пробѣгъ выдерживаетъ лѣсъ. Въ среднемъ пробѣгъ распиловочнаго лѣса выдерживаетъ 400 вер. Если вы возьмете статистическія данныя за опредѣленное время и изъ опредѣленнаго района, то весь пробѣгъ распиловочнаго лѣса въ среднемъ будетъ равняться 400 вер., а случайный можетъ быть тысячу верстъ и больше. По Бѣломорской дорогѣ вы имѣете пробѣгъ 1.500 верстъ. На это нужно обратить вниманіе. Лѣса много, но выдержитъ ли онъ такой пробѣгъ? (Ш у м ъ. О т д ѣ л ь н ы е г о л о с а). Это обстоятельство придется учесть при рѣшеніи вопроса о постройкѣ дороги.

Крѣпкіе сорта лѣса выдержатъ большой пробѣгъ, но слабые не выдержатъ.

Затѣмъ говорятъ, что по Бѣломорской дорогѣ будетъ идти хлѣбъ. Если вы возьмете районъ Сибири, то увидите, что большинство грузовъ отправляется въ Архангельскъ весной и приходитъ осенью.

Затѣмъ надо обратить вниманіе на тотъ край, по которому проектируется вести Бѣломорскую дорогу. Изъ того, что здѣсь говорили, можно вывести заключеніе, что край настолько дикій и бездорожный, что для того, чтобы охватить весь этотъ районъ, надо устроить наряду съ магистральной дорогой подъѣздные пути, что, повидимому, сильно удлинитъ эту дорогу. Кромѣ того, надо имѣть въ виду, что вывозъ лѣса возможенъ только за-границу, а на внутренній рынокъ при такой трассировкѣ можетъ попасть совсѣмъ небольшая часть. На эту сторону вопроса я прошу Собраніе обратить вниманіе.

Н. В. Преображенскій. Я ничего не сказалъ о дорогѣ Вытегра—Котласъ. Къ этой дорогѣ Архангельскій Военно-Промышленный Комитетъ отнесся отрицательно, потому что эта дорога пройдетъ по району мало-населенному и пойдетъ къ Петроградскому порту, который сейчасъ сильно загруженъ. Если на линію Вытегра—Котласъ смотрѣть, какъ на разгрузочную линію, то она не будетъ имѣть никакого практическаго значенія.

Н. Н. Изнаръ. Членъ Совѣта Съѣздовъ Дѣятелей Средней и Мелкой Промышленности г. Богдановскій проситъ разрѣшенія сообщить нѣсколько цифровыхъ данныхъ и сравнительныхъ таблицъ о значеніи лѣсныхъ площадей сѣвера. Угодно вамъ выслушать его сообщеніе или поставить на баллотировку этотъ вопросъ? (Голоса „Просимъ“).

А. Е. Богдановскій. Говорятъ, что обѣ дороги и Обь—Котласъ и Бѣломорская одинаковы во всѣхъ отношеніяхъ. Я позволю себѣ остановиться на одномъ моментѣ—на опредѣленіи того, какіе лѣса будутъ обслуживать ту или другую дорогу и какая дорога болѣе выгодна съ точки зрѣнія объективной, государственной. Куда же, собственно, болѣе выгодно провести въ первую очередь дорогу въ сѣверномъ районѣ?

Позвольте вамъ сообщить свѣдѣнія, собранныя Лѣснымъ Департаментомъ и опубликованныя его сотрудникомъ Піотровскимъ-Піотухомъ. Эти данныя являются результатомъ тѣхъ изслѣдованій,

которыя велись десятки лѣтъ и въ концѣ концовъ дали возможность Піотровскому-Піотуху опубликовать ихъ.

Прежде всего, какая площадь изъ 57 милл. дес. тяготѣетъ къ Архангельску? 35%. Что это значитъ? 65% лѣса по Вытегрѣ и Сѣверной Двинѣ остаются въ сторонѣ. Вотъ тѣ лѣса, которые попали бы на Обь-Котласскую дорогу, еслибы она была проведена. Что представляютъ собою эти лѣса? Это—лучшія лѣсныя площади. Что они представляютъ лучшую площадь, показываетъ то, что изслѣдовано 17.000.000 десятинъ, тогда какъ на Печорѣ изслѣдовано только 2.000.000 десятинъ. Непригоднаго пиловочнаго лѣса въ этомъ районѣ 37%, въ Печорскомъ 52%, на Сѣверной Двинѣ 27%. Въ этомъ районѣ, значитъ, площадь захвачена шире съ лучшими лѣсами, а въ районѣ болѣе сѣверномъ лѣсъ оказывается болѣе плохимъ по качеству. Дѣйствительно, какъ показываетъ запись пиловочнаго лѣса, въ Двинскомъ бассейнѣ приходится на десятину 24 дерева, въ Печорскомъ—11½ деревъ (Голосъ: „Какой мѣры?"). Изъ этихъ данныхъ можно установить количество бревенъ въ Сѣверо-Двинскомъ бассейнѣ, пиловочныхъ бревенъ 108 милл. въ Печорскомъ — 3½ милл... (Читаетъ). Уже разъ упоминались общія данныя объ изслѣдованіи, кажется, 7.000.000 дес. по Печорѣ. Эти данныя дали характерные выводы. Оказывается, что въ самыхъ верховьяхъ Печоры, гдѣ есть самый лучшій лѣсъ, его находится въ 6 разъ большее количество, чѣмъ на площади въ среднемъ и нижнемъ теченіи Печоры. Всѣ эти данныя, несомнѣнно, приводятъ къ тому выводу, что если нужно говорить объ эксплоатаціи лѣсовъ сѣвера, то надо принять ту дорогу, которая захватитъ въ свою сферу лучшій лѣсъ съ лучшимъ пиловочнымъ лѣсомъ. Этотъ выводъ нисколько не неожиданный и не парадоксальный. Если взять районы вліянія жел. дорогъ Бѣломорская—Котласъ и Обь—Котласъ, то окажется, что ихъ граница совпадаетъ съ климатическими данными, характеризующими среднюю температуру края въ 12°, тогда какъ сѣвернѣе будетъ всего 10°. Одного этого фактора достаточно для доказательства, что мы будемъ находиться въ гораздо худшихъ условіяхъ при условіи выбора Бѣломорскаго направленія... (Сильный шумъ).

А. А. Бубликовъ. Резюмируя все сказанное по поводу трехъ занимающихъ насъ дорогъ, приходится констатировать, что въ дополненіе къ тѣмъ матеріаламъ, которые имѣлись въ распоряженіи Комиссіи Борисова, всѣ пренія прибавили немного, чтобы мы всѣ

здѣсь присутствующіе съ полной ясностью, съ полнымъ убѣжденіемъ могли склонить свою симпатію къ той или другой дорогѣ. Мнѣ думается, что слѣдовало бы вырваться изъ этого тупика и придти къ какому-нибудь результату. Все складывается къ тому, что всѣ три дороги строить нельзя. Поэтому надо пойти путемъ исключенія. Этотъ путь напрашивается самъ собою. По поводу одной изъ этихъ трехъ дорогъ нашлась только пара словъ въ ихъ защиту у одного оратора, а остальные отнеслись опредѣленно отрицательно, или даже не говорили объ этой третьей дорогѣ. Это даетъ достаточный матеріалъ для того, чтобы видѣть, что линію Котласъ—Свирь слѣдуетъ отнести во вторую очередь, такъ какъ ни съ какой стороны она поддержки не встрѣтила. Наша задача облегчена. Остается справиться съ двумя дорогами. И здѣсь также нужно примѣнить методъ исключенія, и выбраться изъ этого положенія. Основное возраженіе, которое выдвигается, это есть возраженіе противъ каждой изъ этихъ дорогъ. Оно осталось неопровергнуто, но по существу и не можетъ быть опровергнуто, потому что у насъ не имѣется данныхъ для рѣшенія коренного вопроса. Коренной же вопросъ состоитъ въ томъ: будетъ ли Россія послѣ войны въ состояніи укомплектовать эти дороги—дать матеріалъ, средства и строителей-работниковъ, когда въ данный моментъ на югѣ парная подвода зарабатываетъ 12 р., а рабочіе готовы идти на сельскохозяйственныя работы по 75 к. часъ! Это положеніе не сразу измѣнится. Слѣдовательно, этотъ коренной вопросъ мы рѣшить не можемъ, мы не можемъ сказать, будетъ ли въ состояніи Россія дать населеніе району этой дороги. Самое положеніе вопроса насъ нѣсколько облегчаетъ. Только вчера партія инженеровъ выѣхала изъ Перми, чтобы приступить къ изысканіямъ Бѣломорской дороги. Это съ очевидностью говоритъ, что эта дорога въ 1917 г. начата быть не можетъ, даже и проекта этой дороги не будетъ существовать, какъ мнѣ сказалъ начальникъ этихъ изыскательскихъ работъ. И опять этотъ методъ исключенія даетъ возможность сдѣлать выводъ—даетъ возможность первую дорогу не включать въ число внѣочередныхъ, а поставить въ первую очередь, дабы въ теченіе остающагося до окончанія войны времени подготовиться къ этой въ культурномъ отношеніи интереснѣйшей попыткѣ кое-что сдѣлать съ нашимъ Сѣверомъ, который ничего намъ не даетъ для страны, почти ничего не производитъ изъ-за недостатка населенія. Нужно разрѣшить коренной вопросъ о привлеченіи сюда ра-

бочей силы и тогда можно было бы подойти къ этому дѣлу съ открытыми глазами. На основаніи цифръ и на основаніи изученія и правительственныхъ изысканій, которыя, какъ вы сказали, производятся, нужно, необходимо, чтобы инженеры, туда посланные, могли бы сказать, видѣли они тамъ лѣсъ, или нѣтъ. Я, по правдѣ сказать, туда никого не посылалъ, но слышалъ отъ инженера, который туда ѣздилъ, что лѣса нѣтъ отъ Архангельска на востокъ, но есть дѣйствительно чудный лѣсъ на восточномъ склонѣ Урала по долинамъ Лозьвы и Сосьвы. Этотъ фактъ даетъ возможность отдалить срокъ предстоящей постройки этой линіи въ 1.650 вер. за 1917 г. Остается рѣшеніе еще третьей дороги—это Котласъ—Сорока. Тутъ я позволю себѣ, господа, выдвинуть еще аргументъ, который никѣмъ не выдвигался, и который для переживаемаго времени долженъ сыграть крупнѣйшую роль. Этотъ аргументъ заставилъ Правительство внести эту линію въ число внѣочередныхъ линій, подлежащихъ сооруженію въ 1917 г. средствами и распоряженіемъ казны, хотя тамъ сейчасъ производятся частныя изысканія. Дѣло въ томъ, что хотя мы глубоко вѣримъ въ то, что Либава вернется въ державное обладаніе Россіи, и что Рига будетъ работать, но это время придетъ очень не скоро. Намъ приходится считаться съ такимъ моментомъ, который при всѣхъ обстоятельствахъ сыграетъ рѣшающую роль въ этомъ дѣлѣ. По самому простому подсчету ясно, что послѣ окончанія войны въ теченіе добрыхъ трехъ лѣтъ судоходства не будетъ на Балтійскомъ морѣ, вслѣдствіе плавающихъ минъ и невѣроятно высокой ставки фрахта. Вслѣдствіе этихъ-то условій слѣдуетъ выдвинуть нашъ сѣверъ и сѣверо-восточный уголъ Россіи, и нужно принять постройку уже—не 1.650—а 800 верстъ, какъ спасеніе на ближайшій моментъ, ибо эта дорога дастъ сѣверо-восточному углу Россіи, а, вѣроятно, на первое время и болѣе отдаленнымъ отъ Котласа частямъ, возможность сношенія съ за-границей въ обходъ загруженнаго минами Балтійскаго моря. Вотъ этотъ аргументъ, не считая его рѣшающимъ, я не могу не признать весьма сильнымъ для того, чтобы эту дорогу поставить такъ, какъ поставило ее Правительство. При этомъ я долженъ сказать, что на свѣтѣ нѣтъ ничего болѣе консервативнаго, чѣмъ торговля, и если приводился фактъ, что замерзающій портъ работаетъ интенсивнѣе незамерзающаго, то это объясняется тѣмъ, что въ Ростовѣ сидитъ купецъ, который привлекаетъ къ себѣ товаръ и заставляетъ рабо-

тать Ростовъ, и доколѣ этотъ купецъ не засядетъ въ новомъ пунктѣ—торговля туда разомъ не придетъ. Поэтому-то нѣмцы, о которыхъ такъ неодобрительно отозвался художникъ Борисовъ и которые дѣйствительно захватили значительную часть лѣсной торговли въ Архангельскѣ въ свои руки, безъ боя не сдадутся, и грузы, подвозимые этой дорогой, будутъ стараться перехватить и направить на Архангельскъ, и только незначительная часть грузовъ будетъ уходить изъ ихъ рукъ, уходить въ лишенный всякой торговой предпріимчивости Мурманскій портъ. Такъ что большихъ перспективъ я не вижу. Я считаю, что это одна изъ тѣхъ дорогъ, которыя подлежали бы сооруженію въ порядкѣ частной иниціативы, ибо таковая могла бы создать непосредственныя сношенія нашего Зауралья съ за-границей, могла бы создать экспортъ муки изъ зауральскихъ мельницъ и молочныхъ продуктовъ изъ тѣхъ дѣйствительно райскихъ мѣстъ въ смыслѣ молочнаго хозяйства, которыя находятся въ районѣ дороги, и особенно ея продолженія на Пермь. Такимъ образомъ мое предложеніе сводилось бы къ тому, чтобы Ваше Собраніе, въ цѣляхъ разумной экономіи, въ цѣляхъ планомѣрнаго развитія нашего Сѣвера, уклонилось бы отъ постановки въ первую очередь линіи, не встрѣтившей въ этомъ собраніи сочувствія, т. е. устранило бы изъ первой очереди линію Вытегра—Котласъ. Засимъ, признавая тотъ фактъ, что къ постройкѣ Бѣломорской линіи нельзя физически приступить въ 1917 г., поставило бы ее въ первую очередь, но не въ качествѣ внѣочередной. Котласъ—Сорокскую линію я предлагаю признать государственной, ибо Балтійское море на много лѣтъ останется закрытымъ. Въ силу этихъ соображеній желательно, чтобы Собраніе высказалось за оставленіе линіи Котласъ—Сорока въ разрядѣ внѣочередныхъ дорогъ, въ которой ее помѣстило Правительство. Я думаю, что между этими двумя дорогами только по недоразумѣнію существуетъ конкуренція. Дѣйствительно, ихъ районы, такъ различны, такъ велики интересы, которые онѣ преслѣдуютъ, такъ грандіозны задачи, передъ которыми онѣ стоятъ, такъ велико между ними географическое разстояніе, что споръ между этими двумя дорогами звучитъ какимъ-то анахронизмомъ, вродѣ спора, который когда-то велся между направленіями отъ Москвы на Ростовъ и Севастополь. Тогда думали, что эти дороги чинятъ другъ другу конкуренцію. Но этотъ споръ звучитъ для насъ какъ бы легкой шуткой. Мы знаемъ, что

въ промежуткѣ между этими дорогами улегся цѣлый рядъ линій, а сегодня мы признали новую магистраль между этими якобы конкурирующими линіями. И я думаю, что планъ будущаго строительства можетъ оставить обѣ линіи и сооруженная по временнымъ военнымъ соображеніямъ линія Котласъ—Сорока не помѣшаетъ существованію Объ—Бѣломорской дороги.

Н. Н. Изнаръ. Милостивые государи, это предложеніе А. А. Бубликова встрѣчаетъ повидимому сочувствіе всѣхъ? Вамъ угодно. Пожалуйста.

Н. А. Куровъ. Тутъ, кажется, есть недоразумѣніе, что, якобы, Котласъ—Сорока конкурируетъ съ Бѣломорской. Вѣдь объ этомъ рѣчь не шла, а шла о томъ, чтобы къ этой линіи провести линію Объ—Котласъ. Объ этой линіи, которая намѣчалась взамѣнъ Бѣломорской, А. А. Бубликовъ ничего не сказалъ, и вообще я долженъ сказать, что какъ-то ускользаетъ та линія, которая не намѣчена въ этомъ спискѣ. Я указываю на необходимость еще начертать на этомъ планѣ линію, соединяющую Московскій районъ съ тѣмъ же Котласомъ въ виду тѣхъ соображеній, о которыхъ говорилъ А. А. Бубликовъ, т. е. невозможности пользоваться Балтійскимъ моремъ. Какъ быть съ этими линіями? Онѣ не вошли въ этотъ списокъ, но онѣ выдвигаются жизнью, а объ нихъ не говорятъ и онѣ ускользаютъ отъ вниманія.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Придется соединить тѣ линіи, которыя намѣчены въ одинъ отдѣльный списокъ. Другого ничего не остается. Тѣ линіи, которыя здѣсь предлагаются, записать въ этотъ списокъ—мы до нихъ дойдемъ и поставимъ ихъ въ свою очередь.

А. А. Бубликовъ. Разъ попутно возникаетъ вопросъ о новыхъ линіяхъ, то, опять-таки, мы можемъ останавливаться только на тѣхъ линіяхъ, которыя получили конкретное выраженіе, въ частности линія отъ Котласа и до Перми уже зафиксирована, и въ Перми та организація, о которой я имѣлъ честь докладывать, и представители Пермскаго, Уральскаго и Зауральскаго Комитетовъ—всѣ примыкаютъ къ тому, что эту линію надо строить. Въ свое время, въ порядкѣ дня, мы этотъ списокъ проштудируемъ. Разъ наша текстильная промышленность лишена запасовъ топлива, линія отъ Волги должна найти мѣсто въ планѣ, и мы думаемъ включить ее сюда.

Н. Н. Изнаръ. Угодно принять послѣднее предложеніе А. А. Бубликова?

Н. В. Преображенскій. Я бы хотѣлъ одну поправку: Котласъ и Архангельскъ необходимо соединить.

А. А. Борисовъ. А. А. Бубликовъ заявилъ, что линія будетъ параллельна съ казенной жел. дорогой. Я тоже хотѣлъ бы внести маленькую поправку. Г. Преображенскій сказалъ, что за 3.000 в. слишкомъ дешево будетъ перевозиться. У меня сказано, вообще, разстояніе 4.000 верстъ и 6 коп. по Оби, плюсъ 5 коп. по Двинѣ. Всего, слѣдовательно, получается не 6 коп., а 11 коп. Это громадная разница.

Н. Н. Изнаръ. Угодно Совѣщанію принять предложеніе А. А. Бубликова и, не отрицая значенія линіи Свирь—Вытегра—Котласъ, поставить ее во вторую очередь, Объ-Бѣломорскую въ первую, а линію Котласъ — Сорока внѣ очереди, какъ намѣтило Правительство?

Н. А. Куровъ. Это меня не удовлетворяетъ. Тогда отпадаетъ трасса Котласъ. Я говорю, что надо наоборотъ: въ первую очередь трасса Котласъ, а ту — во вторую. Это, повторяю, не измѣняетъ линію Бѣломорскую, которая остается въ первой очереди.

Н. Н. Изнаръ. Нѣтъ возраженій противъ предложенія, чтобы линію Свирь—Вытегра—Котласъ строить во вторую очередь? Нѣтъ? Значитъ, согласны.

Линія Кемь — Сорока — Котласъ внѣ очереди. Кто съ этимъ согласенъ, прошу сидѣть, а кто—противъ, прошу встать.

Голосъ. Надо установить — по предложенію А. А. Бубликова или Комиссіи Борисова—это разныя вещи. (Шумъ).

Н. Н. Изнаръ. Ставлю на голосованіе. Линія Котласъ — Сорока внѣ очереди.

Н. В. Преображенскій. Наша поправка будетъ введена или отдѣльно пробаллотирована? (Шумъ).

Н. Н. Изнаръ. Линія Котласъ—Сорока строится внѣ очереди. Кто противъ этого, прошу встать. Возраженій нѣтъ. Принято.

Будетъ записано, что представитель Архангельскаго Военно-Промышленнаго Комитета былъ противъ этого.

Затѣмъ предлагается Бѣломорскую дорогу строить въ первую очередь. Кто стоитъ за то, чтобы Бѣломорская дорога была отнесена во вторую очередь, прошу встать, а кто—въ первую очередь, прошу сидѣть (4 чел.). Меньшинство.

Н. В. Преображенскій. Рѣчь идетъ о линіи Котласъ—Сорока, ко-

торая какъ разъ пересѣкаетъ существующую дорогу Архангельскъ—Вологда. Теперь эта дорога отпадаетъ и ведутъ дальше до Емцы, а здѣсь хотятъ прекратить постройку Сорокской линіи, соединить Архангельскъ съ Онегой, что представляетъ 200 вер.

Н. Н. Изнаръ. Мы просимъ изобразить это на бумагѣ. Кто за то, чтобы вести линію отъ Архангельска черезъ Онегу до соединенія съ Сорокской дорогой, прошу встать (3 чел.). Отвергнуто.

Засѣданіе 3-е.

21-го октября 1916 г. (Днемъ).

А. И. Коноваловъ. Вчера было пройдено нами только 6 номеровъ первой очереди. Намъ предстоитъ еще разсмотрѣть большой списокъ. Не знаю, удастся ли намъ исчерпать все въ этихъ двухъ засѣданіяхъ. Но это только показываетъ, что намъ нужно держаться возможно болѣе краткой формы изложенія, поэтому я прошу васъ говорить кратко и по вопросу. Переходимъ къ № 7-му, подъ какимъ значится линія Полоцкъ—Осиповичи—Житковичи—Новоградъ-Волынскъ.

А. А. Бубликовъ. Эта линія является продолженіемъ линіи, нынѣ находящейся въ сооруженіи, военной линіи отъ Пскова на Полоцкъ, и образуетъ прямую линію отъ Петрограда. Она заходитъ въ столь нужную намъ послѣ истребленія лѣсовъ нашими врагами часть Полѣсья, не тронутую еще ни врагами, ни нами. Такъ что по этой линіи могутъ быть торговые обороты лѣсомъ, что не лишаетъ эту линію и достаточнаго экономическаго значенія. Линія эта является стратегической и была включена въ первою очередь. Собранію предстоитъ обсудить значеніе этой линіи.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Она стоитъ въ первой очереди или внѣ очереди?

А. А. Бубликовъ. Въ первой.

Голосъ. Она отнесена къ воинскимъ линіямъ.

А. А. Бубликовъ. Главное ея значеніе воинское. Ставить ее во внѣочередныя иныхъ основаній нѣтъ.

Голосъ. Какими соображеніями руководствовалось ваша Комиссія, относя эту дорогу на очередь 1920 года?

А. А. Бубликовъ. Мы считали, что это диктуется, главнымъ образомъ, соображеніями стратегическими, а затѣмъ линія эта имѣетъ и нѣкоторое экономическое значеніе, но не слишкомъ кричащее. Есть линіи, которыя гораздо болѣе ея нужны въ экономическомъ отношеніи.

А. И. Коноваловъ. Позвольте отнести эту линію къ первой очереди. Возраженій нѣтъ? Принято.

А. А. Бубликовъ. Линія № 8: Рязань—Тула—Барановичи. Это линія стратегическаго значенія, что признало Военное Вѣдомство. Экономически она довольно сомнительна, потому что нельзя указать ни одного крупнаго грузового потока, который совпадалъ бы съ этой линіей. Конечно, будутъ перевозки, но чтобы былъ какой-нибудь опредѣленный мощный грузовой потокъ, этого сказать нельзя. Часть этой линіи совпадаетъ съ узкоколейной линіей Московскаго Общества Подъѣздныхъ Путей Тула—Лихвинъ. Вѣроятно, представитель Московскаго Комитета и П. П. Юреневъ подтвердятъ, что линія эта влачитъ жалкое существованіе. Такъ что опять таки наше Совѣщаніе при Центральномъ Комитетѣ не признало эту линію экономически себя оправдывающей. Совѣщаніе инженера Борисова также входило въ обсужденіе стратегическаго значенія этой линіи и считало, что есть цѣлый рядъ линій экономически болѣе важныхъ. Такъ какъ Военное Вѣдомство не входило въ обсужденіе экономическаго значенія этой линіи, а приняло на вѣру сужденіе Комиссіи Борисова и такъ какъ оно эту линію считало чрезвычайно для себя важной, да и простое обсужденіе подтверждаетъ, что эта линія важна для защиты западной нашей границы, то Комиссія Борисова включила ее въ первую очередь. Въ представленіе Государственной Думѣ она тоже внесена. Я думаю, что намъ съ точки зрѣнія тѣхъ интересовъ, которые мы не можемъ разсматривать съ достаточной компетентностью, остается преклониться передъ рѣшеніемъ Комиссіи Борисова.

А. И. Коноваловъ. Въ Комиссіи А. А. Бубликова эта линія была отнесена къ категоріи 4-ой очереди, но теперь А. А. Бубликовъ предлагаетъ ее считать первоочередной. Безъ возраженій принимается.

А. А. Бубликовъ. Дальше идетъ линія № 9 Штеровка—Иловайское (Кутейниково) протяженіемъ въ 80 верстъ. Этотъ кусочекъ оказался случайнымъ. Рѣчь сначала шла о болѣе длинной линіи до Маріуполя, но по обсужденіи Комиссія отрѣзала путь на Маріуполь, и остался кусочекъ въ 80 верстъ. Я полагалъ бы этотъ кусочекъ исключить изъ плана сѣти, такъ какъ мы условились не включать такія мелкія линіи въ планъ. Былъ поднятъ вопросъ о томъ, чтобы эту линію продлить до одного изъ портовъ Азовскаго моря, а этимъ портомъ и является Маріуполь. Не угодно ли Собранію рѣшить

этотъ вопросъ: продлить ли эту линію до Маріуполя и включить въ сѣть, или исключить за малымъ протяженіемъ вѣтки?

А. И. Коноваловъ. Тогда ее придется отнести къ № 1 (обращаясь къ Н. А. Курову). Николай Александровичъ, вы вчера обсуждали этотъ вопросъ?

Н. А. Куровъ. Я повторяю, что само собой напрашивается, чтобы линію № 1 продолжить до одного изъ портовъ Азовскаго моря и соединить ее кратчайшимъ путемъ съ Маріуполемъ. Это намъ необходимо для вывоза угля.

А. А. Бубликовъ. Я думаю, что будущность у этой линіи съ выходомъ на Маріуполь безусловно есть, потому что нашъ антрацитъ началъ идти въ Италію. Я поддержалъ бы предложеніе г. Курова, чтобы эту линію продлить до Маріуполя и дать выходъ нашему углю на міровой рынокъ. Значитъ протяженіе будетъ вмѣсто 80—170 верстъ.

А. И. Коноваловъ. Позвольте присоединить ее къ 1-му номеру. Принято.

А. А. Бубликовъ. Теперь линія № 10: Орелъ—Лиманъ. Линія безусловно большого значенія, ибо она является выходной линіей для западной части Донецкаго бассейна и даетъ самостоятельный выходъ на Харьковъ, представляя изъ себя разгрузочную для Харьковскаго узла. Конечно, такая линія является желательной, въ особенности въ связи съ рѣшенной постройкой линіи Орелъ—Петроградъ и Смоленскъ—Юрьевъ. Нами не была достаточно продумана программа снабженія углемъ всѣхъ нами проектированныхъ новыхъ дорогъ. Надо сказать, что такая линія, какъ Орелъ—Лиманъ, является непремѣннымъ дополненіемъ цѣлаго ряда линій на сѣверѣ сѣверо-западной Россіи, ибо нельзя представить себѣ, какъ иначе линіи Рязань—Тула—Барановичи, Орелъ—Петроградъ и Смоленскъ—Юрьевъ будутъ снабжаться топливомъ. Всѣ эти линіи идутъ кружно, и естественнымъ является то, что линію Орелъ—Лиманъ строить нужно. Если бы эта линія была построена раньше, чѣмъ линія Орелъ—Петроградъ, то она уперлась бы въ Московско-Курскую жел. дор. и работать не могла бы. Линія эта должна возникнуть одновременно съ линіей Петроградъ—Орелъ или послѣ нея, ибо иначе грузы не въ состояніи будутъ передаваться на сѣверъ. Поэтому я считаю, что эта линія должна быть поставлена въ первую очередь. Она является одной изъ весьма срочныхъ.

Е. А. Могиленскій. Я позволю себѣ сдѣлать слѣдующее поясненіе.

Здѣсь рѣчь идетъ главнымъ образомъ о снабженіи Петрограда, который одинъ получаетъ болѣе 200 милліоновъ пудовъ каменнаго угля. Линія Орелъ—Петроградъ не только разрѣшена, но она уже строится. Часть ея настолько уже находится въ постройкѣ, что ее нельзя считать только проектированной. Хотя она и считается внѣочередной, она не будетъ раньше готова, чѣмъ линія Орелъ—Лиманъ. Я имѣю предложить слѣдующее (это я еще имѣлъ въ виду вчера, когда просилъ позволенія коснуться не включенныхъ линій, когда дойдетъ до нихъ очередь). Я говорю о дополненіи этой линіи къ югу, къ Ростову. Въ спискѣ этой линіи нѣтъ, а все же она чрезвычайно нужна. Это было бы Лиманъ—Ростовъ. Тамъ нуженъ всего дополнительный участокъ въ 40 верстъ, но онъ совершенно достаточенъ, чтобы справиться съ грузами отъ Ростова на Орелъ и обратно. Проектируется еще Соль—Ростовъ. Затѣмъ еще линія, которая не включена, это— Цареконстантиновка—Гришино—Краматорская. Линія эта нужна во многихъ отношеніяхъ, и, главное, для снабженія двухъ заводовъ— Краматорскаго и Дружковскаго. Эта линія еще облегчитъ другой участокъ, который доставляетъ камень для этихъ заводовъ, кромѣ того, она облегчитъ выходъ каменнаго угля въ районъ, лежащій къ западу. Все протяженіе ея—200 верстъ. Помимо этого, она является дополненіемъ той линіи, которая принята и уже строится. Тогда будетъ новая линія отъ Гришина до ново-черноморскихъ портовъ. Эти порты будутъ получать съ одной стороны горнозаводскіе грузы, съ другой — сельскохозяйственные. Вотъ вкратцѣ всѣ соображенія, которыя, по моему мнѣнію, имѣютъ полное основаніе, чтобы эти кусочки были добавлены къ тѣмъ линіямъ, о которыхъ идетъ рѣчь.

Г. Ю. Борисовичъ. Важность постройки этой линіи не оспаривается никѣмъ, но я хотѣлъ сказать, что давно сознана государственная необходимость замѣны въ Балтійскомъ районѣ иностраннаго угля русскимъ. Доставка донецкаго топлива въ петроградскій районъ затруднена была еще въ мирное время. Когда нѣсколько лѣтъ тому назадъ были забастовки, то желѣзныя дороги, которыя сочувствовали подвозу необходимаго топлива въ петроградскій районъ, заявили, что онѣ могутъ съ большой натяжкой доставлять 5 милл. пудовъ въ годъ, между тѣмъ, потребность этого района не менѣе 15 милліоновъ пудовъ въ мѣсяцъ. Такимъ образомъ постройка этой дороги для обезпеченія топливомъ промышленности крайне желательна внѣ очереди вмѣстѣ съ линіей Петроградъ—Орелъ, о чемъ я и ходатайствую.

А. А. Бубликовъ. Я долженъ внести поправку: линія Петроградъ—Орелъ не строится, теперь строящаяся линія—это Петроградъ—Новгородъ, а участокъ Новгородъ—Орелъ, при всей его важности для Петрограда въ смыслѣ снабженія хлѣбомъ, а не только углемъ, не строится и до сихъ поръ не удается утвердить направленіе этой линіи. Вопросъ въ томъ, идти ли черезъ гор. Бѣлый или нѣтъ. Споръ этотъ ведется уже нѣсколько лѣтъ, и когда онъ кончится—Богъ вѣсть. Для меня съ точки зрѣнія подвоза угля и продовольствія Петрограда участокъ этотъ чрезвычайно важенъ и долженъ быть поставленъ въ первую голову. Все-таки къ Орлу кое-что съ юга подвезти можно, а если линія Орелъ—Лиманъ окажется выстроенной раньше, чѣмъ линія Орелъ—Петроградъ, то ничего вывозить по этой линіи невозможно.

Е. А. Могиленскій. Согласно пункта 7-го дополненія къ Уставу Московско-Рыбинской жел. дороги въ 1914 году на это Общество возложена постройка линіи отъ Петрограда до Орла. На этихъ дняхъ въ Совѣтѣ Министровъ вопросъ разсматривался. Само собою разумѣется, линія, о которой говорятъ, не можетъ быть готова раньше той, которая уже утверждена и часть которой уже построена.

А. А. Бубликовъ. Я бы затруднялся признать участки: Соль—Ростовъ и Краматорска-Гришино-Цареконстантиновка столь же нужными, какъ Орелъ—Лиманъ или Орелъ—Новгородъ. Орелъ—Лиманъ—вторая нужда, эти же линіи — третья нужда. Можетъ быть ихъ оставить въ первой очереди, какъ линія Орелъ—Лиманъ. Но внѣ очереди надо поставить только линію Новгородъ—Орелъ.

А. И. Коноваловъ. Докладчикъ предлагаетъ признать линію Новгородъ—Орелъ внѣочередной, а линію Орелъ—Лиманъ поставить въ первую очередь.

Ю. И. Успенскій. Вообще Комиссія Борисова мало обратила вниманіе на вывозъ угля изъ Донецкаго Бассейна къ югу. Она обратила все вниманіе на сѣверъ. Это безусловно пробѣлъ, который надо пополнить.

А. И. Коноваловъ. Значитъ, эту линію по списку Борисова надо отвергнуть (О б щ і й р а з г о в о р ъ). Значитъ, господа, можно окончательно выяснить: предлагается признать линію Новгородъ—Орелъ внѣ очереди. Возраженій нѣтъ? Принято. Линію Орелъ—Лиманъ признать въ первую очередь. Возраженій нѣтъ? Принято.

Ю. И. Успенскій. Я не возражаю, но полагалъ бы желательнымъ, чтобы линіи одновременно строились, въ виду необходимости снабженія

сѣвера топливомъ. Крайне важно и необходимо снабженіе топливомъ такого большого района, потому что всякое запозданіе можетъ привести къ непріятнымъ результатамъ.

А. И. Коноваловъ. Теперь относительно добавочныхъ линій. Направленіе ихъ: Соль—Ростовъ. Въ примѣчаніи Комиссіи Борисова значится, что ее надо отнести къ первой очереди, такъ какъ она добавочная линія.

Ю. И. Успенскій. Если будемъ говорить о линіи Соль—Ростовъ, то необходимо въ то же время обсудить и направленіе изъ Москвы на Донецкій Бассейнъ. Я признаю, что та и другая линія могутъ быть обсуждаемы вмѣстѣ. А разъ обсуждаемъ обѣ эти линіи, то можно было бы высказаться за обѣ линіи.

А. И. Коноваловъ. Она не вошла въ планъ.

Ю. И. Успенскій. Точно такъ же, какъ и другая линія не вошла.

А. И. Коноваловъ. Угодно ли, согласно съ сдѣланнымъ предложеніемъ, обсудить вопросъ о линіи Штеровка—Ростовъ и одновременно — соединеніе съ Азовскимъ моремъ. (Общій разговоръ).

Е. А. Могиленскій. Можетъ быть, поставить и ту и другую? А. И., позвольте вамъ доложить, что здѣсь нѣтъ представителей отъ Донецкаго Бассейна и отъ гор. Ростова. Туда съ Донецкаго бассейна попадаетъ угля больше, чѣмъ на 100%, и Ростовъ уже давно проситъ о дорогѣ и ходатайствуетъ, чтобы какъ-нибудь провести линію хотя въ 150 верстъ. Я думаю, что въ Комиссіи не имѣли времени этимъ вопросомъ заниматься. По поводу провоза угля на сѣверъ съ юга на Харьковскомъ Съѣздѣ много говорилось.

А. И. Коноваловъ. Положеніе улучшилось, когда прошла линія Козловъ—Воронежъ—Ростовъ, ибо эта линія расчищаетъ линію... (не слышно, общій разговоръ).

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Линію Штеровка—Ростовъ—Соль нельзя строить, но если мы будемъ говорить о линіи Москва—Штеровка—Маріуполь, то получимъ почти прямой выходъ на Ростовъ.

Ю. И. Успенскій. Это совершенно не такъ, потому что разъ мы создадимъ выходъ на Ростовъ (а онъ долженъ быть созданъ), то въ этотъ выходъ должно вливаться два направленія: направленіе на Петроградъ и новое направленіе на Москву, которое мы сейчасъ приняли: Москва—Донецкій Бассейнъ. Можетъ быть, цѣликомъ эту линію не придется построить, а, вѣроятно, придется построить одинъ

выходъ на Ростовъ. А разъ на Ростовъ дадимъ выходъ, то онъ долженъ быть логическимъ—и на Москву и на Петроградъ.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Я говорю то же самое: если провести линію Штеровка—Маріуполь, то ея сѣверный кусокъ дастъ выходъ, о которомъ вы говорите: отъ Ростова до Соли, а потомъ направо. Это будетъ головной участокъ линіи Штеровка—Маріуполь.

Ю. И. Успенскій. Къ сожалѣнію, это не такъ; слишкомъ удаляется налѣво вѣтка и не даетъ выхода отъ Ростова на Москву. Вопросъ о направленіи можно рѣшить детальными изысканіями, которыхъ сейчасъ нѣтъ, и они очень трудны въ Донецкомъ Бассейнѣ. Ихъ непремѣнно нужно произвести по всѣмъ направленіямъ. Абсолютно это нужно сдѣлать въ первую очередь: только изученіе мѣстности поможетъ рѣшить этотъ вопросъ. (Общій разговоръ).

А. И. Коноваловъ. По отношенію къ первой линіи изъ Москвы на Донецкій Бассейнъ необходимо признать выходъ на Ростовъ и на Маріуполь, а по отношенію къ линіи Орелъ—Лиманъ—выходъ на Ростовъ. Позвольте признать это принятымъ.

Е. А. Могиленскій. По отношенію ко второму вопросу я просилъ бы не возражать, такъ какъ онъ находится на пути къ осуществленію, безусловно необходимъ выходъ на Донецкій Бассейнъ.

А. А. Бубликовъ. Надо сказать, что Комиссія Борисова сдѣлала маленькую ошибку въ отношеніи линій въ самомъ Бассейнѣ, который обладаетъ очень пересѣченной мѣстностью. Тамъ много линій клочками по 80—150 верстъ. Совѣщаніе по перевозкамъ намѣтило нѣсколько линій для бассейна; къ числу такихъ намѣченныхъ линій принадлежитъ и линія Краматорская—Цареконстантиновка, какъ линія, способствующая развитію Донецкаго бассейна, на который теперь возлагается новая обязанность, которой онъ раньше не зналъ,—снабжать нашъ сѣверъ углемъ. И препятствій ко включенію ея въ первую очередь не встрѣчается. Отказаться отъ этой обязанности Донецкій Бассейнъ не можетъ, потому что нѣтъ теперь англійскаго угля, который не поступаетъ къ намъ по причинамъ небезопасности нашихъ портовъ и страшнаго вздорожанія. Поэтому Донецкій Бассейнъ необходимо использовать. А такъ какъ линія Краматорская — Цареконстантиновка прекрасно укладывается въ планъ, то я всемѣрно поддерживалъ бы включеніе этой линіи въ число линій первой очереди.

А. И. Коноваловъ. Возраженій нѣтъ? Я просилъ бы дѣлопро-

изводство нашего Перевозочнаго Отдѣла внести измѣненія, отмѣчать увеличеніе количества верстъ и сдѣлать сводку.

А. А. Бубликовъ. Теперь идетъ № 11. Саратовъ—Каменоломни съ вѣтвью на Миллерово. Эта линія чрезвычайно запоздала. Вопросъ о ней я поднималъ на Южномъ Съѣздѣ еще въ 1908 году и была единогласно признана чрезвычайная необходимость этой линіи, такъ какъ она можетъ подавать донецкій уголь на Волгу. Затрудненія Саратова съ углемъ были бы въ значительной степени смягчены. Если эта линія будетъ осуществлена, то она облегчитъ разгрузку цѣлаго ряда другихъ линій. Главное же ея значеніе остается все-таки другое: въ общемъ сознаніи уже давно улеглась линія южно-сибирская, какъ я вчера имѣлъ честь вамъ докладывать, но о постройкѣ этой линіи не можетъ быть рѣчи, пока не будетъ созданъ выходъ отъ Саратова на Азовское море; на линіи Тамбовъ—Саратовъ необходима разгрузка, она не въ состояніи принять грузы Южно-Сибирской ж. д. Поэтому мнѣ представляется совершенно необходимой постройка такой головной части послѣдней дороги. Но эта дорога необходима и сама по себѣ по тѣмъ даннымъ, которыя представлены. Если мы не выстроимъ ее, то мы не въ правѣ, не имѣемъ физической возможности приступить къ постройкѣ южно-сибирской дороги. Кто желалъ бы успѣшнаго осуществленія намѣченнаго плана строительства въ Сибири, тотъ долженъ сказать, что надо приступить неотлагательно къ постройкѣ этой линіи. Задержка происходитъ изъ-за министерскихъ споровъ, которые длятся уже нѣсколько лѣтъ. Это споры о томъ, кому поручить постройку, казнѣ или частному обществу, выкупить или не выкупить существующее общество... Изъ-за этихъ нелѣпыхъ споровъ эта одна изъ самыхъ необходимыхъ для Россіи линій до сихъ поръ не построена. Поэтому я поддерживалъ бы не только включеніе ея въ первую очередь, но предлагаю включить въ разрядъ линій, намѣченныхъ къ постройкѣ съ начала 1917 года. Съ ней слишкомъ запоздали, ее надо было строить 8 лѣтъ назадъ.

Голосъ. Здѣсь есть другой вопросъ, и противъ этого никто не споритъ, что можно ли вывести прямо Саратовъ—Каменоломни.

А. А. Бубликовъ. Въ Комиссіи Борисова она названа Саратовъ—Каменоломни съ тѣмъ условнымъ обозначеніемъ, о которомъ я уже имѣлъ честь докладывать. Мы пошли даже дальше: прямо назвали—Саратовъ—Азовское море. Другого выхода нѣтъ, нужно эту дорогу вывести на Маріуполь и никакого спора объ остановкѣ въ Каме-

нопомняхъ быть не можетъ, иного выхода нѣтъ. Это только условное обозначеніе, ибо мы не можемъ въ порядкѣ разсмотрѣнія плана входить въ подробныя детали, куда и гдѣ примкнетъ дорога. Если бы мѣнялся смыслъ, тогда мы должны были бы войти въ обсужденіе, но смыслъ совершенно ясенъ. Я бы предложилъ назвать Саратовъ—Азовское море.

А. И. Коноваловъ. Итакъ линія Саратовъ—Азовское море.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Протяженіе большое?

А. И. Коноваловъ. 900 верстъ. Угодно внѣ очереди? Признано внѣ очереди.

А. А. Бубликовъ. Линія № 12 Кисканъ—Бердяушъ. Этотъ № слѣдовало бы разсматривать совмѣстно съ линіей Сара—Магнитная. Можетъ быть, отложили бы разсмотрѣніе этого вопроса когда будетъ присутствовать Н. Н. Кутлеръ.... № 13. Кольчугино—Кузнецкъ—Тельбесъ. Эта линія должна вывести на свѣтъ Божій одно изъ величайшихъ богатствъ Россіи,—она соединитъ съ Кузнецкимъ угольнымъ бассейномъ огромное по своимъ богатствамъ Тельбесское рудное мѣсторожденіе. Эта линія уже строится и распространяться не приходится.

№ 14 Ленская дорога. Она имѣетъ своей задачей обслужить золотопромышленный районъ Ленскаго Товарищества, страшно страдающій отъ невозможности получить продукты изъ мѣстныхъ продовольственныхъ центровъ и всякаго рода машины. Эта дорога вызвала чрезвычайно обширную литературу и горячіе споры. Комиссія Борисова остановилась на варіантѣ этой дороги отъ Тулуна на Усть-Кутъ, а мѣстные дѣятели во главѣ съ Ген.-Губернаторомъ въ подавляющемъ большинствѣ высказались въ Совѣщаніи, имѣвшемъ мѣсто въ Иркутскѣ, за устройство этой линіи отъ Иркутска не до судоходной части Лены, а вплоть до центра золотопромышленности—до Бодайбо. Для постройки эта дорога представляетъ чрезвычайную трудность, ея стоимость исчисляется около 200 мил. рублей. Этотъ горячій споръ нашелъ отраженіе въ Совѣщаніи Иркутскаго Военно-Промышленнаго Комитета и горячую поддержку у Иркутскаго Генералъ-Губернатора, который настаиваетъ, чтобы вести линію отъ Иркутска. Есть еще мысль о проведеніи Ленской дороги отъ Енисейска и такимъ образомъ создать половину будущей Сѣверо-Сибирской дороги, соединяющей Сибирскую ж. д. съ Амурской сѣвернѣе Байкала. Но это вопросъ еще сырой. Изысканій нѣтъ, но по направленію къ Иркутску изысканія произведены.

Комиссія большинствомъ голосовъ склонилась къ мнѣнію не доводить дорогу до самаго Ленскаго района, а идти на Усть-Кутъ, лежащій на Ленѣ, которая будетъ замерзать и не дастъ непрерывнаго сообщенія до намѣченнаго пункта. То обстоятельство, будетъ ли дешевле эта дорога въ расчетъ не можетъ быть принято, ибо все равно, рано или поздно, ее придется довести до Бодайбо. Мѣстные жители высказываются за то, что, если не всю дорогу строить, то хоть начать съ головного участка — отъ Иркутска до Усть Илги (Жигалова), тоесть до того мѣста, гдѣ Лена судоходна и можно сплавлять внизъ. Вотъ этотъ вопросъ предстоитъ Собранію обсудить. Но надо имѣть въ виду, что эта дорога абсолютно дефицитная, что при малой населенности этого края и некультурности, она будетъ приносить большіе убытки, но зато она обезпечиваетъ широкое развитіе производства золота въ Ленскомъ бассейнѣ. А извѣстно, насколько намъ важно сейчасъ рѣшить этотъ вопросъ.

И. М. Бобровскій. Позвольте сначала ознакомить васъ съ тѣми причинами, которыя вызвали споръ въ этомъ вопросѣ — о постройкѣ жел. дор. Причины эти заключаются въ необходимости развитія золотопромышленности въ Ленскомъ краѣ.

Пока этотъ районъ ограничивается только этимъ мѣстомъ (показываетъ на картѣ), вотъ въ этомъ уголкѣ дѣйствительно есть золотая полоса, но за разработку этихъ золотыхъ розсыпей принялись пока лишь въ небольшомъ уголкѣ этой мѣстности. Это районъ богатый золотомъ, но пока его поставили въ невѣроятно тяжелыя условія. Въ настоящее время всѣ грузы на пріискахъ поступаютъ до Иркутска по желѣзной дорогѣ, затѣмъ до верховьевъ Лены, примѣрно на 300 верстъ завозятся зимой гужомъ, а весной сплавляются внизъ по рѣкѣ. Такимъ образомъ грузы должны лежать на берегу Лены восемь мѣсяцевъ, потому что зимой гужомъ перевезти чрезвычайно трудно. Это первая причина, которая страшно удорожаетъ перевозку. Зимой можно на лошадяхъ проѣхать, но во время осенней и весенней распутицы никакое сообщеніе у насъ невозможно. Все это ведетъ къ тому, что капиталъ обращается отъ полутора до двухъ лѣтъ. Люди ѣдутъ туда на короткое время, потому что условія жизни тамъ крайне тяжелы, разрабатывать въ силу этой причины можно площадь съ содержаніемъ не менѣе двухъ съ половиной золотниковъ, тогда какъ на Уралѣ разрабатывается двадцать пять долей и меньше. Все это побуждаетъ озаботиться о путяхъ сообщенія. Что же касается запасовъ золота,

то они считаются милліонами пудовъ, но благодаря условіямъ разработки, разрабатываются площади только съ богатымъ содержаніемъ золота, а площади, бѣдныя содержаніемъ золота, приходится оставлять втунѣ. Это въ концѣ концовъ можетъ повести къ тому, что запасы исключительно богатыхъ по содержанію площадей истощатся и золотое дѣло будетъ переживать кризисъ, тогда какъ теперь особенно важно развитіе золотопромышленности. Разрѣшеніе этой задачи широкаго развитія золотопромышленности есть пріобщеніе въ то же время Ленскаго бассейна къ Сибирской магистрали. Въ концѣ концовъ это разрѣшеніе предполагается двумя путями. Здѣсь существуютъ два варіанта: Лена, Усть-Кутъ на Бодайбо или отъ Иркутска на Бодайбо. Раньше намъ говорили много хорошаго о западномъ варіантѣ, что онъ превосходитъ варіантъ Иркутскъ — Бодайбо въ горнопромышленномъ отношеніи, но послѣ засѣданія Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ теперь нужно считать установленнымъ, что въ колонизаціонномъ отношеніи западный варіантъ имѣетъ ничтожное значеніе. Такъ, насчитали только сорокъ пять тысячъ десятинъ по этому направленію, пригодныхъ для колонизаціи, тогда какъ въ южной части насчитывается милліонъ сто тысячъ десятинъ, пригодныхъ для колонизаціи, то этотъ варіантъ отпадаетъ и въ горнопромышленномъ отношеніи; здѣсь имѣется желѣзо, тогда какъ западное Забайкалье изобилуетъ различными полезными ископаемыми, желѣзо здѣсь тоже имѣется, затѣмъ имѣются свинецъ, мѣдь, уголь. По заявленію представителя Геологическаго Комитета отъ этого угла, образуемаго Байкаломъ на сѣверъ до Бодайбо, это—сплошная золотоносная полоса съ разнымъ содержаніемъ золота. Послѣ того, какъ выяснилось, что западный варіантъ слабъ, и что нельзя проводить тамъ дорогу, нашлись три защитника этого западнаго варіанта, которые уже приводятъ слѣдующія положенія противъ Иркутскаго варіанта: они говорятъ, что линія Тулунъ—Усть-Кутъ короче линіи Иркутскъ—Бодайбо. Но сравнивать эту линію можно было только въ томъ случаѣ, если можно было бы навсегда остановить эту линію въ селѣ Усть-Кутъ, что невозможно. Эту линію надо продолжать дальше на Бодайбо. Такимъ образомъ первый аргументъ—самый серьезный—основывается на недоразумѣніи. Если же сравнивать, то постройка линіи отъ Тулуна на Усть-Кутъ и на Бодайбо составитъ: отъ Иркутска на Бодайбо 1170 верстъ, а отъ Тулуна на Бодайбо 1514 верстъ, т. е. больше на 340 верстъ, что по подсчету Департамента желѣзныхъ дорогъ даетъ превышеніе

свыше 30 милліоновъ рублей. Можно было бы сказать, что зато послѣднее намъ дастъ значительное сокращеніе пробѣга. Западные грузы тутъ пройдутъ до Бодайбо—1514 верстъ, здѣсь они пройдутъ отъ Тулуна до Иркутска и 1170 верстъ до Бодайбо. Иначе говоря, постройка лишнихъ 334 верстъ дастъ намъ сокращеніе въ 32 версты; конечно, эти затраты не оправдываются такимъ сокращеніемъ, тѣмъ болѣе, что пойдутъ грузы съ Европейской Россіи, грузы дорогіе: мануфактура, сахаръ, и если они пройдутъ лишнихъ 30 верстъ, то это ничего не значитъ; эти грузы насчитываютъ только 16% грузооборота, а остальные грузы массовые, хлѣбъ, фуражъ, кожи, мясо, стекляныя издѣлія, фарфоръ—84%. При такихъ же условіяхъ обратный пробѣгъ составитъ 366 верстъ и 1880 верстъ вмѣсто прямого пути отъ Иркутска до Бодайбо. Иначе говоря, создается пробѣгъ 700 верстъ для грузооборота. Такимъ образомъ, этотъ аргументъ, что Тулунъ—Усть-Кутъ короче Иркутска—Бодайбо, нужно признать логической ошибкой. Затѣмъ приводятся слѣдующихъ два аргумента, предлагая провести дорогу по направленію Тулунъ—Усть-Кутъ. Эта дорога оживитъ и возвратитъ къ дѣятельности такъ называемый Николаевскій желѣзодѣлательный заводъ. Возстановленіе дѣятельности этого завода для мѣстной жизни, конечно, имѣетъ большое значеніе, но не нужно переоцѣнивать этого факта, такъ какъ Николаевскій желѣзодѣлательный заводъ, прежде всего, не имѣетъ минеральнаго топлива, а древесное. Кажется въ 1912 году Министерствомъ Путей Сообщенія была командирована Комиссія инженеровъ Забайкальской желѣзной дороги для ознакомленія съ этимъ заводомъ. Эта Комиссія пришла къ заключенію, что максимумъ производительности этого завода опредѣляется только въ 600.000 пудовъ въ годъ, значитъ, проводить дорогу спеціально ради Николаевскаго желѣзодѣлательнаго завода при такой его производительности нѣтъ основанія. Владѣлецъ завода въ засѣданіи Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ недалеко ушелъ отъ вышеприведенной цифры, указавъ одинъ милліонъ сто тысячъ. Если вы примете во вниманіе, что приплата отъ Тулуна до Усть-Кута два милліона четыреста тысячъ, то, если вести только ради этого завода желѣзную дорогу, то выходитъ, что мы должны будемъ на каждый пудъ издѣлій этого завода переплачивать отъ 3—4 руб. за пудъ. Съ другой стороны говорятъ, что еще выгоднѣе въ Николаевскомъ желѣзодѣлательномъ заводѣ при отсутствіи минеральнаго топлива выплавлять только чугунъ, передѣлочные

же заводы надо устроить въ Иркутскѣ или Усть-Кутѣ. Такимъ образомъ чугунъ изъ Николаевскаго желѣзодѣлательнаго завода можетъ доставляться по рѣкѣ Ангарѣ. Эта мощная рѣка, пароходство на ней издавна существуетъ, и никакихъ препятствій въ доставленіи издѣлій въ Иркутскъ не имѣется. Такимъ образомъ для Николаевскаго желѣзодѣлательнаго завода даже не нужна желѣзная дорога, онъ можетъ свободно обойтись безъ нея. Наконецъ, третій аргументъ таковъ,—что выходъ желѣзной дороги въ Усть-Кутѣ обезпечиваетъ судоходство, такъ какъ выходитъ на судоходную часть рѣки Лены. На самомъ дѣлѣ это не такъ; пароходы не доходятъ до Усть-Кута, въ малыя воды примѣрно верстъ 50; изъ этого видно, что это не вполнѣ судоходная часть Лены. Выходъ на верхнихъ пристаняхъ въ этомъ отношеніи еще менѣе будетъ судоходенъ. Но дѣло въ томъ, что защитники этого направленія говорятъ, мы выйдемъ въ Усть-Кутѣ на судоходную часть рѣки Лены, а мы, напротивъ, говоримъ: вы выйдете на вполнѣ судоходную часть этой системы только тогда, когда дорога попадетъ сюда (показываетъ по картѣ). Судовъ съ подъемной силой 50.000 пудовъ очень не много, а мѣстъ, стѣсняющихъ судоходство, пятнадцать, изъ нихъ только два болѣе или менѣе серьезныхъ, и теперь на нихъ глубина достаточна для того, чтобы навигація производилась все лѣто. По отзыву спеціалистовъ, работавшихъ тамъ, напримѣръ, инженера Васильева, привести это въ полный порядокъ очень легко. Въ Усть-Кутѣ возможенъ проходъ судовъ, поднимающихъ 10—15 тысячъ пудовъ; значитъ, массовый пріемъ грузовъ и отправка грузовъ возможны только тогда, когда дорога выйдетъ на Витимское. Выходъ же въ Усть-Кутѣ чисто временный, какъ только дорога выйдетъ на Витимское, то этотъ выходъ потеряетъ свое значеніе и сведется къ узкомѣстному. Вотъ ради этого временнаго узкомѣстнаго значенія выхода удлинять на 340 верстъ дорогу, затрачивать десятки милліоновъ рублей для этого, конечно, основаній не имѣется. Вотъ мы говоримъ такъ—избирайте вы наиболѣе выгодный, наиболѣе разносторонне отвѣчающій интересамъ государства путь и осуществляйте его по частямъ. Поэтому я предлагаю такъ: избирайте общее направленіе Иркутскъ-Бодайбо, пока же постройте подъѣздной путь—головной участокъ. Мы предполагаемъ отъ Иркутска построить или головной участокъ къ Верхоленску или немного ниже къ Усть-Илгѣ—это будетъ уже пароходная пристань. При этомъ мы предполагаемъ, что грузооборотъ значительно увеличится, когда создастся эта желѣзная дорога; придется поза-

ботиться о томъ, чтобы нѣсколько исправить рѣку Лену. Лена судоходная, но на этомъ плесѣ встрѣчаются такъ называемые перекаты, которые легко расчистить. Дно Лены состоитъ изъ мало подвижныхъ галекъ. Сама длина этихъ перекатовъ отъ двадцати до ста пятидесяти саженъ. При этомъ выходъ въ Усть-Илгѣ дастъ то же, что выходъ на Усть-Кутъ, но, съ другой стороны, вы исполните наиболѣе короткія, наиболѣе выгодныя въ другихъ отношеніяхъ трассы. Вотъ почему мы считаемъ, что рѣшеніе Комиссіи, которая главнымъ образомъ имѣла въ виду выходъ только преимущественно на судоходную часть Лены, нѣсколько неправильное. Правильнымъ этотъ вопросъ можетъ быть только въ томъ случаѣ, если вести дорогу отъ Иркутска. Вотъ въ краткихъ чертахъ этотъ вопросъ. Если потребуется объясненія, то я ихъ дамъ.

Голосъ. Если будетъ принято направленіе Иркутскъ — Бодайбо, то какія преимущества будутъ въ смыслѣ соединенія съ Амурской дорогой, ибо западная часть Амурской дороги могла дать хорошій выходъ большимъ запасамъ хлѣба? Вотъ этотъ вопросъ меня интересуетъ.

И. М. Бобровскій. Военныя власти считаютъ необходимымъ примыканіе желѣзной дороги къ Иркутску, какъ къ главной военной базѣ. Имъ важенъ обходъ Байкала съ сѣвера, но затѣмъ бы это соединилось съ Амурской желѣзной дорогой. Въ смыслѣ транзита подсчетъ сдѣланъ инженеромъ Михайловскимъ въ его запискѣ 1914 г. Этотъ обходъ даетъ удлиненіе самое незначительное, но на десятки верстъ удлиняетъ въ смыслѣ транзита. Такъ что въ этомъ отношеніи этотъ обходъ тоже собственно въ смыслѣ транзита выхода не даетъ. Такъ что съ этой точки зрѣнія обходъ отъ Иркутска ничѣмъ не будетъ хуже обхода изъ Тулуна.

А. А. Бубликовъ. Дѣло въ томъ, что рекогносцировкой текущаго года выяснено, что южно-сибирская желѣзная дорога должна будетъ получить свой выходъ не въ тѣхъ мѣстахъ, въ которыхъ онъ намѣчался до сихъ поръ, а, повидимому, въ Иркутскѣ. Дорога Иркутскъ—Бодайбо получаетъ вслѣдствіе этого значительное и серьезное подкрѣпленіе, если двѣ линіи—главная сибирская и южная сибирская сойдутся въ Иркутскѣ то, конечно, запасы продовольствія для всего золотоноснаго района удобнѣе будетъ дѣлать въ Иркутскѣ. Но есть соображеніе весьма существенное. Мы слышимъ отъ мѣстныхъ жителей, что на первое время ихъ удовлетворила бы дорога отъ Иркутска до Усть-Илги 380 верстъ, наиболѣе легкая часть до-

роги. Если къ этому прибавить, что линія Иркутскъ—Усть-Илга великолѣпно будетъ существовать при Тулунскомъ варіантѣ, то мы получаемъ удовлетворительную отсрочку для рѣшенія вопроса о соединеніи Бодайбо съ сѣтью, ибо будетъ у насъ время для того, чтобы детально обсудить этотъ вопросъ и рѣшить его наиболѣе правильно съ точки зрѣнія государственной. Способъ этотъ есть рѣшеніе временное, вполнѣ удовлетворительное, устраивающее промышленность и не ведущее къ непоправимымъ ошибкамъ, потому что линія Иркутскъ—Усть-Илга будетъ работать даже тогда, если создастся со временемъ другой выходъ непосредственно въ Бодайбо. Поэтому я всецѣло примкнулъ бы къ предложенію Иркутскаго городского головы. Совершенно опредѣленная линія Иркутскъ — Усть-Илга 380 верстъ. Конечно, дорогу внѣочередной не придется строить. Я бы предлагалъ поэтому вмѣсто 612 верстъ поставить 380 и вмѣсто Ленской дороги написать Иркутскъ—Усть-Илга и поставить эту линію въ первую очередь, не включая во внѣочередныя дороги.

П. С. Троицкій. Въ настоящее время обсуждается первая Восточно-Сибирская дорога. Въ проектѣ, который разсматривается въ настоящее время, Восточной Сибири удѣлено около 2000 верстъ. Это нѣсколько отдѣльныхъ дорогъ: Енисейская, двѣ дороги частныхъ, затѣмъ Забайкальская и наконецъ Ленская дорога. Все это сравнительно небольшія дороги, не разрѣшающія общаго вопроса желѣзнодорожнаго строительства въ Восточной Сибири. Въ планъ, составленный Комиссіей Бубликова, ни одна изъ этихъ дорогъ, кромѣ Енисейской, не входитъ въ первую очередь. Всѣ онѣ отнесены къ постройкѣ послѣ 1920 года. Дорога Ленская въ Комиссіи Борисова разсматривалась какъ дорога, не имѣющая большого государственнаго значенія, а скорѣе какъ дорога для золотопромышленности. Тѣмъ не менѣе, въ виду того, что золотопромышленность представляется большимъ государственнымъ дѣломъ, эта дорога включена въ первую очередь. Первая треть этой дороги уже въ постройкѣ. На этой дорогѣ отмѣчается, какое значеніе имѣютъ мѣстные интересы. Мы видимъ, что эта Ленская дорога безусловно необходима, но, тѣмъ не менѣе, она должна имѣть значеніе не только мѣстное, но и государственное. Золотопромышленный районъ, какъ указалъ здѣсь представитель Иркутскаго Комитета, представляется таковымъ, что его мощность будетъ увеличиваться по мѣрѣ приближенія къ нему средствъ добычи. Въ настоящее время тамъ возможна разработка только наиболѣе богатыхъ розсыпей, интенсивная же обработка зо-

лота возможна только тогда, когда будетъ открытъ доступъ по этой Ленской дорогѣ. Этотъ Ленскій районъ, какъ единственный въ Восточной Сибири наиболѣе существенный и важный въ смыслѣ золотопромышленности, отмѣчается какъ имѣющій и военно-стратегическое значеніе, именно какъ районъ, черезъ который должна пройти наша основная магистраль, которая обезпечитъ прочную связь Дальняго Востока съ Россіей. Дѣло въ томъ, что всякая Сибирская дорога, которая приводитъ насъ къ Дальнему Востоку, даетъ возможность получать всѣ жизненные продукты съ Дальняго Востока, а также нѣкоторые продукты изъ Америки. Будущія возможности ея очень велики. Она тянется по границѣ желтаго волнующагося моря. Неизвѣстно, какъ оно можетъ проявить себя, неизвѣстно, въ какихъ условіяхъ мы можемъ оказаться. Мы всѣ знаемъ, какъ удовлетворяетъ насъ существующая дорога, которая служитъ единственнымъ выходомъ на Востокъ. Въ Красноярскѣ въ Комиссіяхъ 1910—1913 г.г. обсуждался этотъ вопросъ, и представители Военнаго Вѣдомства точно также указывали на необходимость проведенія магистрали сѣвернѣе Байкала. Вотъ выходъ къ Амурской дорогѣ, посмотрите на карту (указываетъ по картѣ). Въ Комиссіи Борисова тоже высказывалось мнѣніе о томъ, что нужна вторая магистраль сѣвернѣе Ангары съ тѣмъ, чтобы этотъ край съ богатой будущностью связать не только ниточкой, а чѣмъ-то болѣе основательнымъ съ Россіей. При такихъ условіяхъ представлялось бы болѣе правильнымъ имѣть направленіе не отъ Тулуна а, откуда-то дальше. Ленская же дорога въ настоящій моментъ имѣетъ огромное значеніе въ смыслѣ развитія этого золотопромышленнаго района. Теперь своевременно поднять значеніе этого района и дорогу эту поставить въ первую очередь. А. А. Бубликовъ прежде говорилъ, что дорогу эту нужно отнести къ постройкѣ послѣ 1920 года, теперь онъ измѣняетъ свое мнѣніе и ставитъ ее внѣ очереди. Естественно, что направленіе, взятое здѣсь, представляется неполнымъ разрѣшеніемъ вопроса. Та постановка вопроса, которая дается Иркутскимъ представителемъ, обезпечиваетъ направленіе, дающее возможность перейти отсюда въ ближайшемъ будущемъ къ тому основному выходу на Амурскую дорогу, который уже предполагается. Такое рѣшеніе будетъ болѣе правильнымъ. Имѣйте въ виду, что эта линія въ 380 верстъ соединитъ два богатыхъ бассейна, бассейны Ангары и Лены. Путь, намѣчаемый этой линіей въ настоящее время совершается на колесахъ. Всѣ тяжелыя вещи, необходимыя для промышленности, а

также всѣ продукты, необходимые для нашего края, перевозятся на колесахъ. Вопросъ о томъ, что необходимо соединить бассейны Ангары и Лены какой-нибудь желѣзной дорогой, уже поставленъ на очередь. Я вполнѣ присоединяюсь къ предложенію Иркутскаго представителя относительно Иркутской дороги на Лену и считаю, что этотъ вопросъ нужно поставить въ первую очередь, такъ какъ дорога эта имѣетъ большое значеніе.

В. Т. Половниковъ. Послѣ того, что было здѣсь предложено А. А. Бубликовымъ, я затрудняюсь что-либо прибавить, но хочу только высказать одинъ мотивъ за то, чтобы эта дорога шла на сѣверъ. Она должна идти отъ Иркутска, по возможности ближе къ нему. Предполагается къ постройкѣ другая дорога, благодаря которой сношенія съ Монголіей и Китаемъ, издавна существующія въ этомъ районѣ, будутъ облегчены. Будетъ гораздо выгоднѣе, если эта дорога на сѣверъ пойдетъ поближе къ Монголіи, т. е., если пойдетъ линія отъ Иркутска. Поэтому нужно просить Военно-Промышленный Комитетъ присоединиться къ пожеланію Городского Общественнаго Управленія и построить дорогу отъ Иркутска, подчеркнувъ то направленіе, которое указывалось и въ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, гдѣ было высказано пожеланіе Иркутскимъ Генералъ-Губернаторомъ, а также представителемъ Горнаго Управленія и представителемъ Переселенческаго Управленія. Было только учтено пожеланіе Николаевскихъ заводовъ, нынѣ не существующихъ, и это была большая ошибка.

А. И. Коноваловъ. Возраженій нѣтъ?

А. А. Бубликовъ. Перейдемъ къ № 18. №№ 15, 16 и 17 находятся въ планѣ по недоразумѣнію. Это все строящіяся линіи. Двѣ изъ нихъ не должны вызывать никакихъ сомнѣній, а третья весьма сомнительная. На нихъ останавливаться не будемъ. Линія 18: Умань—Николаевъ разрѣшена къ постройкѣ Обществу Черноморской желѣзной дороги.

С. М. Гутникъ. Я хотѣлъ бы сказать нѣсколько словъ по поводу той линіи, которая, по мнѣнію А. А. Бубликова, не вызываетъ никакихъ сомнѣній. Съ моей стороны она вызываетъ вотъ какія замѣчанія. Сейчасъ строится стратегическая дорога Одесса—Николаевъ. Она проходитъ черезъ Березовку отъ ст. Раздѣльная и выходитъ на Николаевъ. При такихъ условіяхъ, когда казна сама строитъ дорого стоящій мостъ черезъ Бугъ, врядъ ли представляется необходимымъ строить отдѣльную линію Умань—Николаевъ. Лучше

выстроить Умань — Березовка, разница въ разстояніи будетъ ничтожна. Преимущество будетъ въ томъ отношеніи, что Умань получитъ выходъ не только на одинъ черноморскій портъ, но и на одесскій портъ. Оба порта тогда будутъ находиться въ равныхъ условіяхъ по отношенію къ Уманскому району.

А. А. Бубликовъ. Это споръ древній, споръ двухъ портовъ. Теперь онъ получилъ законодательное разрѣшеніе, концессія дана и уже приступлено къ работѣ. Конечно, эта линія обслужитъ цѣлый рядъ весьма серьезныхъ и заслуживающихъ вниманія мѣстныхъ интересовъ. Что же касается до Одессы, то она, какъ вы увидите изъ одного изъ послѣдующихъ нумеровъ, получитъ соединеніе съ этимъ райономъ при помощи перестройки линіи Перваго Общества Подъѣздныхъ Путей и продленія ея до Березовки, такъ что я не знаю, будетъ ли раціонально сейчасъ возбуждать этотъ безнадежный вопросъ, — вѣдь къ постройкѣ уже приступлено.

Голосъ. Я бы предложилъ соединить обсужденіе ея съ 21 нумеромъ, онѣ будутъ проходить въ очень близкомъ другъ отъ друга разстояніи.

Голосъ. Первое Общество Подъѣздныхъ Путей имѣетъ двѣ линіи самостоятельныхъ, конкурирующихъ другъ съ другомъ, а разстояніе между ними получается очень маленькое, около 60 верстъ, вполнѣ достаточно раздѣленное рѣкой Бугомъ.

А. А. Бубликовъ. Линія № 20: Долинская — Помощная. Я бы предложилъ разсматривать его совмѣстно съ № 15 списка нашей Комиссіи, съ линіей Цареконстантиновка—Маріуполь—Таганрогъ. Надо замѣтить, что мы имѣемъ такъ называемую Вторую Екатерининскую ж. д. —линію мощную, построенную при чрезвычайно повышенныхъ техническихъ условіяхъ. По цѣлому ряду причинъ весьма анекдотическаго свойства дорога эта, стоящая 60 милліоновъ рублей, была выстроена безъ головы и хвоста. Она является какимъ-то подъѣзднымъ путемъ, и транзитъ по ней невозможенъ, а, между тѣмъ, предстоитъ большая нужда разгрузить нашу основную Екатерининскую дорогу, которая безъ этого выхода является одной изъ самыхъ перегруженныхъ магистралей въ мірѣ. Вотъ для разгрузки ея и была выстроена эта Вторая Екатерининская дорога, но она не выполняетъ своей функціи. Между тѣмъ, какъ я уже сказалъ, выстроена она была при невѣроятно трудныхъ техническихъ условіяхъ: полотно ея самое широкое въ Россіи, 2,70 саж., и этой дорогой не пользуются. Очевидно, что необходимо пристроить къ ней голову и хвостъ, и сдѣлать это

нужно въ особо срочномъ порядкѣ, и вотъ по какимъ соображеніямъ. Сейчасъ мы послѣ невѣроятно долгой переписки между Вѣдомствами приступили къ ускоренію постройки Черноморской дороги. Благодаря прекращенію пароходныхъ сообщеній по Черному морю, благодаря массовымъ перевозкамъ воинскихъ грузовъ, Кавказъ нашъ въ теченіе уже почти трехъ лѣтъ совершенно лишенъ снабженія всѣмъ необходимымъ. Несомнѣнно, что съ прекращеніемъ военныхъ дѣйствій всевозможные грузы хлынутъ туда въ количествѣ совершенно невѣроятномъ. Къ этому нужно намъ подготовиться. Мнѣ представлялось бы необходимымъ озаботиться созданіемъ выхода на Владикавказъ изъ Юго-Западнаго края. Съ этой точки зрѣнія и является необходимымъ постройка разрѣшеннаго Черноморскому Обществу сѣвернаго участка, а также закончаніе Второй Екатерининской дороги. Этимъ путемъ получится новая мощная транзитная магистраль, дающая возможность свободно дышать Донецкому бассейну. Поэтому я всецѣло поддерживаю линію Цареконстантиновка — Маріуполь — Таганрогъ не только въ первую очередь, но и внѣ очереди, а именно въ числѣ линій, которыя намѣчены въ 1917 году.

С. М. Гутникъ. Я вполнѣ согласенъ съ тѣми доводами, которые были высказаны и отъ Одесскаго Военно-Промышленнаго Комитета, прошу къ линіи № 20 прибавить по тѣмъ же соображеніямъ вѣтку Долинская—Вознесенскъ. Тутъ было отмѣчено, что въ то время, какъ дается выходъ изъ Донецкаго Бассейна на западъ и на сѣверо-западъ, о выходѣ на югъ не думаютъ, между тѣмъ, положеніе сложилось такое, что Одесса должна снабжаться углемъ не моремъ, какъ всегда, а по желѣзной дорогѣ. Это положеніе можетъ остаться и по заключеніи мира, такъ какъ, если портъ и будетъ улучшенъ, то надо принимать во вниманіе, что море замерзаетъ на 2—3 мѣсяца, въ продолженіе которыхъ навигація прекращается. Кромѣ того, надо принять во вниманіе, что весь черноморскій каботажъ будетъ по заключеніи мира такъ перегруженъ всякаго рода грузомъ, что не въ состояніи будетъ снабжать Одессу углемъ, какъ было раньше. Статистическія данныя показываютъ, что въ Одессу въ послѣдніе три года перевозилось моремъ четыре милліона пудовъ, а 10 милліоновъ пудовъ доставляли желѣзныя дороги. Принимая во вниманіе, что каботажъ будетъ перегруженъ другими грузами, и считаясь съ дороговизной морского фрахта, мы можемъ совершенно спокойно принять, что по желѣзной дорогѣ придется въ Одессу перевозить отъ 15—20 милліоновъ пудовъ угля. Въ виду того, что

увеличеніе числа выходовъ изъ Донецкаго Бассейна представляется вопросомъ огромной важности, мы полагаемъ, что эту небольшую вѣтку Долинская—Вознесенскъ, представляющую выходъ со Второй Екатерининской дороги, нужно признать внѣочередной, ибо въ противномъ случаѣ вопросъ о снабженіи углемъ Одессы становится въ высшей степени критическимъ. Мы предлагаемъ прибавить вѣтку Долинская—Вознесенскъ, которая пересѣчетъ богатѣйшую Херсонскую губернію, дастъ выходъ изъ Донецкаго Бассейна и въ то же время обслужитъ мѣстные интересы.

А. А. Бубликовъ. Я позволю себѣ добавить, что по имѣющимся у меня свѣдѣніямъ, рѣшено приступить къ постройкѣ линіи Одесса—Аккерманъ, тогда линія Долинская—Вознесенскъ получитъ значеніе магистрали, соединяющей насъ съ Румыніей, что представляетъ немалый интересъ въ настоящее время. Представитель гор. Одессы съ достаточной яркостью обрисовалъ тѣ ужасы, которые ожидаютъ Одессу въ связи съ задержаніемъ угля. Поэтому я всецѣло поддерживаю его предложеніе, чтобы всѣ три дороги. Необходимо осуществить постройку Умань-Долинской жел. дор.

А. И. Коноваловъ. Господа, позвольте признать линіи, а именно: Умань—Долинская—Помощная, Умань—Николаевъ внѣочередными.

А. А. Бубликовъ. Долинская—Вознесенскъ 120 вер. Умань—Долинская—270 вер. и Царeконстантиновка—Маріуполь—Таганрогъ 200 вер., а всего 590 вер.

А. И. Коноваловъ. Всѣ онѣ признаны внѣочередными.

А. А. Бубликовъ. Всего 590 вер.

А. И. Коноваловъ. Позвольте всѣ названныя дороги признать внѣочередными.

А. А. Бубликовъ Линія № 22: Федоровка—Скадовскъ. Эта линія, по выраженію бывшаго Предсѣдателя Совѣта Министровъ, прошла всѣ инстанціи, вплоть до мирового. О ней было столько горячихъ споровъ, взаимныхъ обвиненій, подзуживаній, нареканій, что, кажется, нельзя найти другой такой дороги. Поэтому совершенно ясно, что нужно соединить Донецкій Бассейнъ съ великолѣпнѣйшей Джарылгачской бухтой. Произошла невѣроятная задержка. Въ 1896 г. я проектировалъ эту линію, но потомъ отошелъ отъ этого дѣла, такъ какъ тамъ страсти разгорѣлись. Чтобы разрѣшить этотъ споръ, рѣшили дать дорогу и Скадовску, и Хорламъ, т. е. создать два порта на протяженіи 30 вер. Рѣшеніе весьма слабо остроумное, но все-таки оно сдвигаетъ съ мертвой точки, и

конецъ дѣла виденъ. Къ этой постройкѣ уже приступили, и поэтому намъ ее придется вычеркнуть.

А. И. Коноваловъ. № 22. (Голосъ: „Уже рѣшено строить“).

А. А. Бубликовъ. Линію Березовка—Умань нельзя исключить: она изъ числа дорогъ, которыя нельзя не строить. Положеніе таково: она узкоколейная и перегружена до такой степени, что надо или переходить на широкую или укладывать второй узкій путь. Второе рѣшеніе слишкомъ нелѣпое, такъ что приходится въ довольно срочномъ порядкѣ приступить къ переустройству этой дороги. Обществу Подъѣздныхъ Путей Министерство Путей Сообщенія ассигновало деньги, Правительство согласно, и къ постройкѣ этой дороги скоро будетъ приступлено. Такъ что надо ее поставить въ первую очередь.

Голосъ. Эта дорога уже разрѣшена. Дѣло въ томъ, что она дошла до Умани, а отъ Умани получается новая линія. Я хотѣлъ бы по поводу этой дороги высказаться нѣсколько позже. Мы стоимъ за то, чтобы была проведена прямая линія Умань—Одесса чтобы такимъ образомъ участокъ Умань служилъ частью большой магистрали. Этотъ участокъ сокращаетъ разстояніе между Кіевомъ и Одессой на 200 вер. Этотъ вопросъ мы считаемъ громадной важности. (Шумъ).

А. А. Бубликовъ. Въ Комиссіи подъ моимъ предсѣдательствомъ мы намѣтили цѣлый рядъ линій. (Сильный шумъ. Общій разговоръ). № 23 Ворожба — Верхнеднѣпровскъ находится въ спискѣ дорогъ по недоразумѣнію. Дорога № 24 поступила къ постройкѣ. (Голосъ: „Она уже строится“). № 25 Козловъ—Святой Крестъ. 1 ноября этотъ вопросъ будетъ разсматриваться во второмъ Департаментѣ Государственнаго Совѣта. Въ свое время эта дорога вызвала чрезвычайно горячій споръ со стороны Царицына (не слышно). Я долженъ сказать, что для меня представляется не яснымъ, почему Комиссія Борисова, въ которой я не имѣлъ возможности участвовать въ этомъ засѣданіи, не обратила вниманіе на другой варіантъ отъ Царицына на Петровскъ съ вѣтвью на Астрахань. Я считаю, что этотъ вопросъ надлежитъ поднять, такъ какъ эта линія почему-то была забыта.

А. И. Коноваловъ. Позвольте линію № 25 отнести къ 1 очереди (Принято).

А. А. Бубликовъ. № 26 Уральскъ—Царицынъ. Эта линія, по моему убѣжденію, безусловно должна подлежать включенію во вто-

рую очередь, такъ какъ она имѣетъ значеніе транзитное, въ смыслѣ предоставленія свободнаго выхода изъ Сибири къ Новороссійскому порту. Пока нѣтъ южно-сибирской жел. дор. и выходъ черезъ Саратовъ на Азовское море не перегруженъ, до тѣхъ поръ не приходится говорить о ея постройкѣ, ибо создавать въ этомъ районѣ еще новую линію исключительно транзитнаго характера, когда не использованъ еще выходъ болѣе раціональный, не представляется возможнымъ. Поэтому Комиссія подъ моимъ предсѣдательствомъ категорически высказалась за то, чтобы не включать ее въ первую очередь, такъ какъ она является линіею второй очереди, могущей выдвинуться только послѣ сооруженія южно-сибирской дороги и выхода на нее черезъ Саратовъ.

А. И. Канъ. Предполагается, что выходъ въ Черное море долженъ быть устроенъ прежде всего. Вѣдь, когда вы проводите жел. дорогу, то вамъ нужно позаботиться о топливѣ, а такъ какъ дорога Орскъ—Оренбургъ почти готова, то безусловно устройство линіи Царицынъ—Уральскъ черезъ Донецъ и Орелъ должно быть признано, за что высказывается Самарскій Военно-Промышленный Комитетъ. Самарскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ высказывается за отнесеніе ея къ третьей очереди, потому что онъ считаетъ, что всякая жел. дорога должна быть построена по району, который долженъ поднять край и увеличить его благосостояніе. Но эта дорога совершенно ничего не дастъ. Экспортъ на югѣ безъ жел. дорогъ совершенно не имѣетъ подъ собой почвы, какъ аксіому нужно знать, что нѣтъ смысла везти хлѣбные грузы заграницу моремъ, путемъ уменьшенія доходности русскаго желѣзнодорожнаго хозяйства и увеличенія доходности иностраннаго пароходства. Главные потребители сибирскаго хлѣба и русской пшеницы являются англійскіе и сѣверные порта. Если грузить хлѣбъ съ южно-сибирской магистрали, то хлѣбъ пойдетъ на югъ и мы получимъ 25 коп. тарифа у насъ въ странѣ, и приблизительно 10 коп. морского фрахта, если грузъ пойдетъ на Петроградъ и на Ригу, то—30 к. Съ государственной точки зрѣнія, нѣтъ смысла строить жел. дорогу чтобы везти хлѣбъ на югъ. Намъ по Самарѣ извѣстно, что на югъ отправляется не болѣе 10% всего количества хлѣба, котораго на сѣверъ идетъ болѣе 90%. Поэтому, повторяю, Самарскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ высказывается за отнесеніе этой дороги къ послѣдней очереди.

А. И. Коноваловъ. Угодно присоединиться къ предложенію

А. А. Бубликова, который доказываетъ, что слѣдуетъ дорогу Царицынъ—Уральскъ отнести ко второй очереди. (Голосъ: „Къ 4-ой очереди").

А. А. Скороходовъ. Я бы предложилъ начать постройку немедленно послѣ постройки южно-сибирской магистрали до Уральска. Такимъ образомъ, если эта линія будетъ отнесена ко второй очереди, то я къ этому присоединяюсь, но, конечно, для нашего сибирскаго хлѣба это будетъ невыгодно, а южному рынку этого бояться нечего.

Н. А. Куровъ. Вѣдь эта линія можетъ имѣть значеніе только тогда, когда будетъ осуществлена южно-сибирская магистраль; до этого она не имѣетъ никакого значенія, а тогда выяснится, къ какому сроку отнести эту линію: ко второй, третьей, четвертой очереди.. Во всякомъ случаѣ, можно сказать, что южная сибирская магистраль къ тому сроку, который предусматривается второю очередью, закончена быть не можетъ, такъ что совершенно спокойно линію Царицынъ—Уральскъ можно отнести къ третьей очереди.

Предсѣдательствующій **Н. Н. Изнаръ.** Угодно присоединиться къ этому предложенію, отнести ко второй очереди (Голосъ: „къ третьей очереди").

В. С. Колесниковъ. Я вполнѣ раздѣляю соображенія А. А. Бубликова, но по тѣмъ соображеніямъ, что чисто ариѳметически вытекаетъ отнесеніе этой дороги къ третьей очереди.

Н. Н. Изнаръ. У насъ третьей нѣтъ. Несомнѣнно, правъ Представитель Омскаго Комитета, когда предлагаетъ отнести эту дорогу къ тому времени, когда будетъ Южно-Сибирская дорога. (Голосъ: „Во вторую очередь"). Не стоитъ терять время на споръ, вторая или третья очередь.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Я думаю, что спорить нечего, мы здѣсь имѣемъ 30 тыс. вер., очевидно, будутъ еще новыя предложенія, и намъ придется установить третью очередь, т. к. въ двѣ очереди всѣ линіи огуломъ не войдутъ, такъ что необходимо установить и третью очередь.

Н. Н. Изнаръ. Позвольте тогда на этомъ и остановиться и не задерживать пренія.

А. А. Бубликовъ. Линія № 27 Ермолино—Нижній—Симбирскъ—Кинель. Надо сказать, что эту линію, какъ цѣлую, выстроить невозможно, а только подъ силу отдѣльные элементы этой линіи.

Причина та, что отдѣльныя части этой линіи уже выстроены: такъ около Симбирска выстроенъ мостъ и подходъ къ нему, у Нижняго-Новгорода Обществу Казанской жел. дор. поручено построить цѣлый узелъ. По подсчетамъ Общества Казанской ж. дор. онъ обойдется въ невѣроятную цифру около 70 мил. рублей. Такимъ образомъ, придется производить дѣло постройки отдѣльными частями, тремя, по крайней мѣрѣ. Теперь, по ближайшемъ обслѣдованіи оказывается, что районъ этой линіи въ средней своей части и вообще въ топографическомъ отношеніи представляетъ собою одну изъ самыхъ сложныхъ мѣстностей России. Здѣсь протекаетъ рѣка Пьяна, получившая, вѣроятно, свое названіе оттого, что мѣняетъ свое направленіе на діаметрально противоположное, причемъ то возвышается правый берегъ, то лѣвый. Поэтому, когда пришлось производить изысканія въ этомъ районѣ, я произвелъ массу варіантовъ, и смѣю утверждать, что ни на одной дорогѣ въ Россіи не произведено больше этого. Чтобы добиться какого-нибудь рѣшенія, я началъ съ того, что спроектировалъ эту дорогу такъ, какъ она намѣчается. При этомъ обнаружилось, что водораздѣлъ между Сережей и Пьяной завелъ линію на протяженіи 50 верстъ совершенно параллельно строющейся линіи Арзамасъ—Шихраны, такъ что если бы использовать 54 версты этой послѣдней, то линія Нижній—Симбирскъ окажется короче на 2 версты, чѣмъ сплошная линія.

Этотъ результатъ наводилъ на мысль разбить дорогу уже на 4 участка, но это представило бы такія громадныя неудобства, что невольно заставило искать какого-нибудь другого рѣшенія. Такое рѣшеніе напрашивалось, прежде всего, въ смыслѣ совершенно прямого хода Алатырь-Нижній, безъ захода въ Сергачь; тѣмъ болѣе, что Сергачь представляетъ собой городъ, въ которомъ есть 4 Галкинскихъ фонаря и ни одного учебнаго заведенія. Однако, водораздѣлъ, по которому прошла эта линія, оказался чрезвычайно пересѣченнымъ и, благодаря этому, сама линія—чрезвычайно дорогой. Тогда я, постепенно отклоняя линію къ западу, дошелъ до мысли направить ее отъ Алтыря на Арзамасъ съ тѣмъ, чтобы использовать кусокъ Тимирязевской линіи отъ Арзамаса до Нижняго. Результатъ получился въ высшей степени примѣчательный: строительная длина сократилась до 214 верстъ, транзитное же разстояніе въ одномъ направленіи увеличилось на 15 верстъ, а въ другомъ (на Москву) даже сократилось на 20 верстъ. Строительная стоимость по тогдашнимъ цѣнамъ уменьшилась на 10 милл. рублей,

Нынѣ эта разница составитъ, вѣроятно, не менѣе 20 мил. рублей. При такихъ условіяхъ я пришелъ къ твердому убѣжденію, что никакой сквозной линіи между Нижнимъ и Симбирскомъ строить не стоитъ, а надо строить линію отъ Симбирска на Арзамасъ и соотвѣтственно усилить участокъ Арзамасъ-Нижній, что по составленной расцѣнкѣ будетъ стоить ½ милл. рублей. Линія Нижній-Ермолино представляетъ немаловажное мѣстное значеніе. Она подастъ въ Шуйско-Ивановскій районъ дровяное топливо изъ очень крупнаго тамъ лѣсного массива и несомнѣнно облегчитъ топливный кризисъ въ этомъ районѣ. Но окончательно его не разрѣшитъ: для этого требуется сооруженіе линіи отъ Кинешмы на Мантурово или Нею, чтобы пріобщить къ Шуйско-Ивановскому району лѣсные массивы Унженскаго бассейна (на лѣвомъ берегу Волги).

Но тутъ возникаетъ чрезвычайно любопытный вопросъ съ точки зрѣнія общей политики: заходить ли въ Нижній непосредственно, или переходить Оку верстахъ въ 16 выше Нижняго у села Доскина или д. Новинки. Дѣло въ томъ, что заходъ непосредственно въ Нижній, помимо чрезвычайной сложности и дороговизны устройства желѣзнодорожнаго узла, даетъ удлиненіе по транзиту на 32 версты. Кромѣ сего, проектъ этого узла вызываетъ крупныя сомнѣнія съ технической точки зрѣнія. Не говоря уже о сомнительности тоннеля отъ города въ ненадежномъ косогорѣ, сомнѣнія вызываетъ совмѣщеніе на мостѣ въ Нижнемъ Новгородѣ городского и желѣзнодорожнаго движенія. Когда черезъ этотъ мостъ намѣчалось ранѣе лишь соединеніе Тимирязевской линіи съ Московско-Нижегородской и Котельнической — это еще было допустимо, но теперь, когда мы направимъ на этотъ мостъ весь петроградско-туркестанскій транзитъ, то затрудненія получатся чрезвычайныя. Почему же общество Казанской дороги пошло навстрѣчу пожеланіямъ города относительно устройства узла и моста въ городѣ? Секретъ лежитъ именно въ этомъ удлиненіи транзита на 32 версты, ибо при этомъ всѣ транзитные грузы изъ Арзамаса на Петроградъ, вмѣсто того, чтобы идти на Нижній—Рыбинскъ, перемѣщаются на направленіе черезъ Москву, оставаясь за обществомъ на протяженіи между Арзамасомъ и Москвой. Вотъ по этому соображенію о маловажности такого аргумента я и подчеркиваю всю сомнительность заведенія Ермолино-Кинельской магистрали непосредственно въ Нижній При переходѣ этою магистралью рѣки Оки нѣсколько выше Нижняго городъ, конечно, съ нею будетъ соединенъ вѣтвями и для

него пробѣги какъ на Ермолино, такъ и на Симбирскъ нисколько не увеличатся, а транзитъ получитъ сокращеніе на 32 версты.

Весь вопросъ получилъ бы чрезвычайное упрощеніе, если бы общество Московско-Казанской ж. д. построило въ Нижнемъ за свой счетъ мостъ подъ проѣзжую дорогу. Это рѣшило бы всѣ вопросы: и Нижній получилъ бы чрезвычайное ему необходимое соединеніе съ ярмаркой и вокзаломъ Московско-Нижегородской дороги, и транзитъ не получилъ бы незаслуженнаго удлиненія на 32 версты.

Что касается участка отъ Симбирска до Кинеля, то тутъ положеніе усложняется. Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ неоднократно возвращалась къ этому вопросу и возбуждала сомнѣнія относительно необходимости устроить очень дорогой проходъ черезъ Жигулевскія горы. Значеніе его чисто-транзитное. Главное его значеніе въ томъ, что онъ до извѣстной степени страхуетъ шуйскій и туркестанскій транзитъ отъ возможнаго перерыва движенія въ районѣ Александровскаго моста. Я говорилъ о провалахъ пути у Батраковъ, гдѣ теперь строится трехъ-верстный тоннель, который неизвѣстно, будетъ ли выстроенъ. Такъ что перерыва движенія можно ожидать каждую минуту, и великолѣпной страховкой, конечно, являлась бы линія Смышляевка—Симбирскъ, но самостоятельнаго значенія, какъ это неоднократно устанавливалось въ Комиссіи, она не имѣетъ. Вотъ по силѣ этихъ соображеній я считаю, что средняя часть отъ Нижняго до Симбирска должна быть замѣнена участкомъ отъ Симбирска до Арзамаса. Эта часть должна быть сооружена въ первую голову, потому что мы выстроили Бугульминскую дорогу и колоссальной стоимости 800-саженный мостъ. Симбирску этимъ пользоваться не удастся потому, что линія отъ Симбирска до Инзы есть линія захолустная подъѣздная вѣтка и ее цѣликомъ займетъ тотъ транзитъ который подойдетъ къ Симбирску при помощи линіи Харьковъ—Пенза—Инза, и выхода для грузовъ изъ этого мѣста не будетъ никакого. Поэтому совершенно запоздавшимъ является созданіе выхода отъ Симбирска до Арзамаса и весьма полезнымъ съ мѣстной точки зрѣнія выходъ отъ Нижняго до Ермолина. Съ мѣстной точки зрѣнія участокъ отъ Симбирска до Кинеля значенія не имѣетъ, но въ совокупности онъ даетъ значительной важности транзитную магистраль, соединяющую Ивано-Шуйскій районъ ближайшимъ желѣзнодорожнымъ путемъ съ Туркестаномъ. Я думалъ бы, что этотъ участокъ слѣдовало бы включить въ первую очередь, но внѣ очереди выдвинуть участокъ отъ Симбирска до Арзамаса. Этотъ участокъ

выдвигается, поэтому я предлагалъ бы участокъ отъ Симбирска до Арзамаса признать подлежащимъ сооруженію въ 1917 г., въ крайности въ 1918 г., и вслѣдъ за нимъ участокъ отъ Нижняго до Ермолина и отъ Симбирска до Кинеля.

А. И. Канъ. Я буду теперь касаться только вопроса о части дороги отъ Кинеля до Симбирска. Дѣло въ томъ, что участокъ этотъ проходитъ по Самаро-Ставропольскому уѣзду, чрезвычайно богатому хлѣбнымъ грузомъ,—тамъ масса ржи. Дорога, конечно, имѣетъ огромное мѣстное значеніе, но я долженъ сказать, что относительно неустойчивости Александровскаго моста, я не согласенъ съ докладчикомъ. У насъ въ Самарѣ построенъ трубочный казенный заводъ, онъ сейчасъ сооружается и на немъ будутъ работать 15 тысячъ рабочихъ, кромѣ того, у насъ около Самары построенъ заводъ взрывчатыхъ веществъ, на которомъ работаетъ 18 тысячъ рабочихъ. Теперь Правительство рѣшило строить новый заводъ между Кинелемъ и Самарой. Несомнѣнно, что нельзя оставить соединеніе такихъ важныхъ заводовъ стратегическаго значенія однимъ только мостомъ, поэтому я отъ имени Самарскаго Областного Комитета долженъ просить отнести постройку перваго участка отъ Кинеля до Симбирска во внѣочередную группу.

З. М. Таланцевъ. Комиссія Борисова, которая разсматривала этотъ участокъ, обратила вниманіе и постановила, чтобы линія шла отъ Нижняго по направленію на Сергачъ, Алатырь, Симбирскъ, потомъ Совѣщаніемъ, подъ предсѣдательствомъ А. А. Бубликова городъ Нижній былъ выкинутъ. Въ настоящее время я впервые слышу отъ А. А. Бубликова о томъ, что Нижній-Новгородъ надо обойти. Въ Областномъ Комитетѣ это не обсуждалось.

Дѣло въ томъ, что вопросъ о соединеніи Ермолина съ Нижнимъ конечно, вопросъ старый, который въ теченіе четырехъ лѣтъ дебатировался, было составлено двѣ записки. Съ одной стороны инженеромъ Саханскимъ былъ предложенъ варіантъ Симбирскъ—Арзамасъ—Алатырь. Съ другой стороны, представители города и земства хлопотали о томъ, чтобы эта линія, имѣющая транзитное значеніе между Петроградомъ и Ташкентомъ, проходила безусловно черезъ Нижній. По той запискѣ, которая была издана, видно, что путь на Ермолино даетъ сокращеніе на 23 версты въ смыслѣ транзита, противъ линіи Шуя—Арзамасъ. Въ данномъ случаѣ говорятъ что участокъ, идущій отъ Нижняго на Сергачъ, въ техническомъ отношеніи невозможенъ въ исполненіи. Изысканія этого участка

производились на рѣкѣ Пьянѣ, я хорошо знаю эту рѣку, такъ какъ живу въ этой мѣстности, на которую вы указали. Я этимъ вопросомъ интересовался, и пришелъ къ убѣжденію, что если бы взять немного южнѣе, по протоку, впадающему въ Суру, тогда бы пришли вотъ сюда почти перпендикулярно (показываетъ по картѣ). Княжья гора очень твердая въ своей устойчивости, она бы принесла большую пользу, потому что эта мѣстность находится въ бездорожьи, тогда какъ тамъ находятся очень крупные въ промышленномъ отношеніи села. Вотъ въ Областномъ Комитетѣ, гдѣ подымался этотъ вопросъ, просили поддержать этотъ участокъ, чтобы линія шла нѣсколько южнѣе. А. А. Бубликовъ говоритъ, что трудно устраивать эстокаду. Борьба ярмарки съ городомъ, интересы города приносятъ въ жертву интересамъ ярмарки. Имъ не хочется строить этотъ мостъ. Я боюсь, насколько у насъ въ техническомъ отношеніи инженеры способны, чтобы они выстроили тоннель подъ Нижнимъ-Новгородомъ. Вотъ вопросъ о мостѣ подъѣздномъ и желѣзнодорожномъ вопросъ почти рѣшенный. Съ одной стороны, существуетъ между Нижнимъ-Новгородомъ и Казанской дорогой договоръ о постройкѣ этого моста. Съ другой стороны, состоялась Высочайшая отмѣтка, чтобы этотъ мостъ былъ выстроенъ, эстокады же не представляютъ такой трудности, чтобы ихъ нельзя было выстроить. Вся Берлинская окружная дорога проходитъ по эстокадамъ, такъ что въ этомъ отношеніи этотъ вопросъ не можетъ быть технически неразрѣшимымъ и вѣдь мостъ черезъ Оку выходитъ къ вокзалу. Можетъ быть благодаря тому, что постройка этой линіи выдѣлилась, то въ настоящее время Казанская дорога можетъ сдѣлать изысканія, провести тоннель, сходя съ этого моста, и тогда этотъ вопросъ о тоннелѣ совершенно самъ собой отпадаетъ и разрѣшается. Вотъ, въ данномъ случаѣ, съ этой точки зрѣнія идетъ споръ между Казанской дорогой, которая считаетъ очень убыточнымъ для себя тотъ договоръ, который она заключила съ Нижнимъ. Я долженъ сказать, что Нижній долженъ занимать особое центральное мѣсто по отношенію къ другимъ городамъ при сліяніи Оки съ Волгой, являясь средоточіемъ, отправляющимъ не только хлѣбъ, но и топливо въ другіе промышленные районы. Если вы соедините Ермолино съ Нижнимъ, то будетъ прямой выходъ на Иваново-Шуйскій районъ. Съ другой стороны, если вы соедините путемъ изъ Петрограда на Арзамасъ и на Алатырь, то въ данномъ случаѣ ташкентскіе грузы на Петроградъ пойдутъ этимъ путемъ.

Когда еще не строилась дорога Рыбинскъ—Петроградъ, объ этомъ можно было говорить, но теперь, когда мы знаемъ, что дорога строится и является кратчайшимъ путемъ, то Нижній-Новгородъ дѣлается внутреннимъ портомъ, почти центральнымъ портомъ, самымъ крупнымъ на Волгѣ. Съ другой стороны, въ четвертую очередь внесена линія Рига — Нижній - Новгородъ. Она имѣетъ техническое значеніе, она устраиваетъ насъ, соединяя насъ съ Рижскимъ портомъ. Кромѣ того, Нижній въ настоящее время связанъ дорогой съ Сѣверною дорогою. Вотъ на этотъ фактъ въ Областномъ Комитетѣ и просили обратить вниманіе, что Казанская дорога совершенно эту линію не строитъ, даже рельсы снимаютъ. Положеніе критическое. Все Заволжье остается безъ хлѣба, тогда какъ мы знаемъ, что выстроятъ въ этомъ году дорогу до Семенова Въ настоящее время хлѣбъ туда не подвозится. Лѣсной районъ надо удовлетворить хлѣбомъ, въ которомъ является главная нужда. Фактъ, что Казанская дорога принимаетъ всѣ мѣры для того, чтобы оттянуть убыточную для нея постройку этой дороги. Въ настоящее время мы не связаны съ сѣверомъ Россіи. Все-таки Казанская дорога въ концѣ концовъ ее выстроитъ, и мы будемъ соединены съ Архангельскомъ (при постройкѣ дороги отъ Котласа) и думаю, что вопросомъ времени является вопросъ о соединеніи Пензы съ Харьковомъ, Харьковъ—Пенза—Инза, потому что эта дорога упирается въ тупикъ. Продолжить ее надо до Алатыря, чтобы использовать тотъ колоссальный лѣсной массивъ, который находится на Сурѣ. Вѣдь собственно эта дорога будетъ много работать именно лѣснымъ матеріаломъ, и въ настоящее время дорога Алатырь—Рузаевка—Пенза даетъ очень много лѣсного матеріала, который идетъ на югъ, въ Харьковъ, Одессу и т. д. Такимъ образомъ устройство всѣхъ этихъ четырехъ линій дѣйствительно является центральнымъ узловымъ пунктомъ. Я кончилъ говорить по этому вопросу и попрошу слова, когда мы дойдемъ до 59-го нумера.

Ю. И. Успенскій. Мнѣ кажется, господа, что въ этомъ вопросѣ Комиссія Бубликова сдѣлала громадную ошибку; она совершенно не учла идеи этой общей линіи и отступила отъ того пути, по которому она до сихъ поръ шла и по которому надо ей идти и впредь. Здѣсь упущена самая главная коренная идея—яснаго и опредѣленнаго соединенія Петрограда съ Ташкентомъ и такимъ громаднымъ центромъ, какъ Нижній-Новгородъ, прямымъ путемъ. Неужели мы отступимъ отъ этой идеи изъ-за какихъ-то техни-

ческихъ недоразумѣній? Дѣло обстоитъ такъ: линія Петроградъ—Рыбинскъ строится. До Ермолина мы линію имѣемъ, и надо построить только небольшой участокъ отъ Ермолина до Нижняго. Это признаетъ самъ докладчикъ, и вопросъ возникаетъ только о направленіи отъ Алатыря на Арзамасъ, а не на Нижній-Новгородъ. Докладчикъ видитъ здѣсь нѣкоторое осложненіе техническими условіями, но по линіи Нижній—Алатырь уже сдѣланы казенныя изысканія, и здѣсь особыхъ техническихъ недоразумѣній не нашлось. Это линія трудная, но все-таки исполнимая. Возможно ли изъ-за небольшого, можетъ быть, сокращенія (я, къ сожалѣнію, не вооруженъ всѣми нужными техническими данными), возможно-ли, говоря объ исполненіи большой идеи, говорить о какой-то маленькой переплатѣ въ ту или другую сторону? Мнѣ кажется, это было бы неправильнымъ. Возможно ли громадную транзитную линію, которую мы проектировали, включать въ участокъ Нижній—Арзамасъ, имѣющій чисто мѣстное значеніе? Господа, это было бы нелогично. Планъ соединенія столицы съ Ташкентомъ, очевидно, не можетъ быть оспариваемъ и долженъ быть приведенъ въ исполненіе, а разъ здѣсь встрѣтилось такое счастливое обстоятельство, что Нижній-Новгородъ, такой большой центръ, попалъ на эту линію, то ради какихъ-нибудь маленькихъ техническихъ выгодъ обходить этотъ центръ было бы нераціонально. Наконецъ, совершенно нераціонально было бы обходить два города—Сергачъ и Княгининъ, гдѣ хотя въ настоящее время и нѣтъ учебныхъ заведеній, но они, несомнѣнно, будутъ. Господа, вѣдь города это—тѣ культурные центры, куда надо стремиться вести желѣзныя дороги и обходить ихъ можно только при чрезвычайно важныхъ обстоятельствахъ; здѣсь же этихъ обстоятельствъ не имѣется. Этотъ вопросъ имѣетъ большую исторію. За направленіе на Арзамасъ чрезвычайно стоитъ Общество Московско-Казанской жел. дороги, который не хочетъ терять того транзита, который имѣетъ въ настоящее время. Можетъ быть, потери Общества были бы и незначительны, но оно чрезвычайно добивается направленія на Арзамасъ. Однако мнѣ, господа, кажется, что обще-государственная идея, которая положена въ основаніе этого проекта и которая подтверждается нуждами гор. Нижняго и двухъ маленькихъ городовъ, которые мы здѣсь встрѣчаемъ, эта идея настолько важна, что она не можетъ быть пренебрежена. Проектъ этотъ будетъ разсматриваться въ Государственной Думѣ, не только на предметъ изысканій, но и на предметъ постройки, и

я думаю, что наше заключенie будетъ имѣть нѣкоторое моральное значенie для членовъ Государственной Думы. Мое предложенie принять эту линiю цѣликомъ: Ермолино — Кинель — Симбирскъ — Нижнiй — Алатырь, т. е. такъ, какъ внесено въ правительственномъ проектѣ.

З. М. Таланцевъ. Надо еще добавить Сергачъ и Княгининъ, потому что въ 9-ти верстахъ находится крупное село Мурашкино, которое сейчасъ поставляетъ на армiю большое количество полушубковъ. Надо настаивать на томъ, чтобы не пользоваться тѣмъ участкомъ Арзамасъ — Нижнiй, который существуетъ, а построить совершенно особую дорогу и провести ее отъ Нижняго на Мурашкино — Сергачъ — Княгининъ.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Господа, мы не можемъ входить въ подробности этого вопроса, такъ какъ это детали, которыя должны рѣшаться на мѣстахъ. Ю. И. Успенскiй находитъ, что эта линiя очень крупнаго значенiя, и надо строить ее возможно короче, чтобы въ нее не входили участки, негодные для магистрали. По казенному проекту уже вводится одинъ участокъ Рыбинскъ — Ермолино, и Ю. И. Успенскiй утверждаетъ, что этого достаточно, чтобы образовать главную магистраль. Разница между вами заключается въ томъ, что вы считаете возможнымъ включить въ главную магистраль одну часть, а А. А. Бубликовъ другую часть существующей сѣти. Не хотите ли вы согласиться на томъ, что проводя крупную идею линiи Петроградъ — Ташкентъ, надо считаться съ тѣмъ, какое направленie короче. Дѣйствительно будетъ ли направленie Нижнiй — Арзамасъ короче? Тогда выходитъ, что вы предлагаете удлинить его изъ-за Сергача.

Голосъ. Я бы согласился на томъ, чтобы считаться съ тѣмъ, какое направленie короче.

М. А. Волковъ. Разсматриваемая линiя Ермолино — Нижнiй-Новгородъ — Алатырь есть продолженie цѣлаго общаго проекта Петроградъ — Рыбинскъ, главная часть котораго уже строится въ настоящее время въ порядкѣ спѣшности. Военное Министерство въ Государственной Думѣ поддерживало постройку этой линiи при условiи продолженiя ея на Ермолино — Нижнiй — Алатырь — Симбирскъ, слѣдовательно, эта магистральная линiя должна быть признана имѣющей безусловно обще-государственное значенie, а не только мѣстное. Эта линiя соединяетъ Среднее Поволжье, какъ узелъ 4-хъ губернiй: Уфимской, Самарской, Симбирской и Оренбургской. Это —

житница Россіи, изъ которой получаютъ хлѣбъ губерніи, въ которыхъ не хватаетъ своего хлѣба, оттуда же хлѣбъ идетъ за-границу. До войны хлѣбъ этотъ шелъ черезъ Балтійское море, очевидно, транспортъ этотъ будетъ продолжаться и въ будущемъ, ибо Николаевская дорога справиться съ этимъ одна не можетъ, и поэтому необходима новая магистраль. Извѣстно, что послѣднія событія, которыя нынѣ переживаетъ Россія, требуютъ развитія производительныхъ силъ Россіи. Центральный Военно-Промышленный Комитетъ въ настоящее время долженъ быть озабоченъ этимъ, и мы сюда собрались для того, чтобы дать съ мѣстъ свѣдѣнія о способахъ улучшенія вывоза хлѣба. Для того, чтобы развилась производительность Россіи, чтобы мы могли оплатить тѣ долги, которые на насъ лежатъ, чтобы возвратить то, что въ настоящее время выкачиваютъ изъ нашихъ кармановъ, необходимъ усиленный вывозъ изъ Россіи. Какой же вывозъ возможенъ? Главнымъ образомъ хлѣбъ. Прежде всего необходимо улучшить условія, которыя должны способствовать этому вывозу. Изъ всѣхъ производительныхъ силъ Россіи прежде всего должно быть обращено вниманіе на сельское хозяйство и на земледѣльческій трудъ. Эта работа настолько важна для Русскаго государства, что Совѣщаніе представителей пяти губерній высказалось за то, что дорога эта необходима. Я считаю, что нельзя ломать эту магистральную линію. Нужно признать ее безусловно необходимой и требующей выполненія срочнымъ порядкомъ. Я бы просилъ Центральный Военно-Промышленный Комитетъ въ сегодняшнемъ нашемъ засѣданіи разсмотрѣть также вопросъ о подъѣздныхъ путяхъ, о водныхъ и шосейныхъ дорогахъ, которыя должны способствовать развитію сельско-хозяйственной промышленности. Опытъ нынѣшнихъ годовъ показалъ намъ, насколько трудно переживаетъ Россія настоящій моментъ вслѣдствіе неподвоза хлѣба. Въ нашей мѣстности хлѣбъ уродился богато, но онъ весь лежитъ въ полѣ неубраннымъ. Нынче было необычайно дождливое лѣто, и только теперь установилась хорошая сухая погода, но теперь уже ничего не подвезешь ни къ пристанямъ, ни къ желѣзной дорогѣ. Грунтовыя дороги очень важны для будущаго развитія промышленности. Сколько бы желѣзныхъ дорогъ ни настроили, разъ не будетъ подъѣздныхъ путей, то трудно будетъ увеличить нашъ транспортъ, который такъ необходимъ для развитія сельско-хозяйственнаго производства. Я просилъ бы внести вопросъ о развитіи производительныхъ силъ Россіи съ тѣмъ, чтобы

военно-промышленныя организаціи приняли на себя трудъ собрать нѣкоторыя свѣдѣнія по этому вопросу. Необходимо разработать его въ крупномъ масштабѣ. Я просилъ бы обратить вниманіе и на мелкую и на среднюю промышленность, которыя въ развитіи производительныхъ силъ Россіи играютъ большую роль.

Н. Н. Изнаръ. Угодно ли проголосовать вопросъ объ ограниченіи рѣчей ораторовъ 5-ю минутами? Мы страшно заняты, у насъ масса текущихъ дѣлъ, дѣло стоитъ.

Голоса. Невозможно! невозможно!

Н. Н. Изнаръ. Въ интересахъ обороны мы обращаемся къ вамъ съ покорнѣйшей просьбой не отнимать у насъ много времени.

А. И. Канъ. Я долженъ сказать, что если бы мы знали, что намъ дадутъ только пять минутъ, то намъ слѣдовало бы сообщить ранѣе, и мы не пріѣхали бы съ мѣстъ. Сейчасъ г. Предсѣдательствующій предлагаетъ голосовать ограниченіе ораторовъ 5-ю минутами, и я отъ имени Самарскаго Комитета долженъ напомнить Собранію, что мы пріѣхали высказать тѣ нужды, которыя у насъ есть, и въ 5 минутъ мы ихъ высказать не сможемъ.

Н. Н. Изнаръ. Такимъ образомъ, намъ придется прервать нашу работу. Я долженъ доложить, что завтра въ 2 час. дня въ Особомъ Совѣщаніи по оборонѣ у А. И. Коновалова занятія, у меня также масса работы, я не знаю, какъ быть. (Голосъ: „Назначьте кого-нибудь". Шумъ). Слово принадлежитъ М. И. Будилову. Будьте любезны прислушаться.

М. И. Будиловъ. Когда еще былъ вопросъ, чтобы магистраль проводилась прямымъ путемъ въ обходъ городовъ, это диктовалось прямымъ сообщеніемъ. Я пробовалъ сказать, но представитель Омскаго Комитета высказался противъ дороги въ сторону. Всѣ назначаемыя дороги предположены къ вывозу въ одну сторону, онѣ, конечно, будутъ малодоходными. Я считаю невозможнымъ, чтобы тогда, когда линія, проходящая Нижній по сравнительно богатой отчасти промышленной мѣстности, чтобы эта линія уклонилась отъ своего направленія, по какимъ-то внѣшнимъ причинамъ въ обходъ Средней Волги. Я считаю, что это предложеніе не можетъ быть принято. Когда Нижній-Новгородъ былъ лишенъ дороги на Сибирь, что же тогда получилось? Все равно уральскіе грузы пошли въ Нижній, но другимъ совершенно путемъ. Уралъ былъ въ спячкѣ. Но вѣдь все равно, когда-нибудь этотъ путь будетъ осуществленъ. Нельзя душить промышленность. Товаръ шелъ воднымъ путемъ. Если мы будемъ

везти кругомъ, что же выйдетъ? Въ обходъ большихъ городовъ давать выходъ тѣмъ сырымъ матеріаламъ, которые имѣются на Уралѣ. Теперь предлагается обойти линію и взять то направленіе, о которомъ А. А. Бубликовъ сказалъ, что эта одна изъ нелѣпѣйшихъ линій (Шумъ). Итакъ, единственная цѣль постройки, чтобы она была дешевле, вотъ эта-то линія и предполагается для использованія магистрали. Я считаю, что такое рѣшеніе вопроса было бы нераціонально. Это рѣшеніе чрезвычайно неэкономно и чрезвычайно стѣснительно для промышленности этого края. А. А. Бубликовъ сказалъ, что постройка нижегородскаго узла будетъ стоить колоссальныхъ суммъ. Это безусловно: если взять соединеніе Котельничъ—Нижній, въ этомъ направленіи придется строить тоннель на протяженіи 7 верстъ, но если взять соединеніе Москва и Казань, то этимъ путемъ неизбѣжна постройка моста, который будетъ стоить 9 милл. Такъ что съ постройкой проѣздного моста обойдется не дешевле, все будетъ на общихъ условіяхъ, но при изысканіи Казанской дороги не было рѣчи о невозможности построить тоннель, который является самымъ разумнымъ выходомъ изъ тѣхъ техническихъ трудностей, которыя тамъ встрѣчаются. Болѣе труднымъ представляется тоннель подъ Волгой, чтобы не строить большого моста. Я полагаю, что единственный выходъ, который можно получить въ направленіи Москва—Волга, это направить на Нижній, разъ уже лишенный дороги на Сибирь.

И. А. Шубинъ. Я не являюсь представителемъ Нижняго-Новгорода, но хотѣлъ бы сказать нѣсколько словъ съ точки зрѣнія обще-государственныхъ интересовъ. Дѣло въ томъ, что, мнѣ кажется, прежде всего нуждается въ поправкѣ утвержденіе, что всѣ линіи на Нижній не найдутъ средствъ. Въ этомъ основная ошибка: Нижній-Новгородъ добивается этой дороги, потому что онъ является едва ли съ чѣмъ сравнимымъ пунктомъ по торговлѣ. Нижній-Новгородъ стоитъ на соединеніи двухъ судоходныхъ рѣкъ, но этого мало: нужно добавить, что самое главное—онъ находится на пересѣченіи трехъ путей: первый путь отъ Астрахани до Рыбинска, который забитъ отъ Петрограда, затѣмъ по Волгѣ есть путь по Маріинской системѣ, это вторй путь, и третій путь отъ Москвы. Это положеніе Нижняго и старинное его значеніе со времени Московскаго княжества, когда онъ считался вторымъ послѣ Москвы, затѣмъ переходъ въ 1816 г. Макарьевской ярмарки въ Нижній подняли значеніе Нижняго до колоссальной степени. Обороты ярмарки въ настоящее время достигаютъ 240, даже 250 мил. руб.

Въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ его торговый оборотъ достигалъ всего 60 мил. рублей. Въ настоящее же время этотъ оборотъ выражается въ 270 мил. Далѣе бюджетъ Нижняго по даннымъ, которыя я имѣю, выражается такъ: въ 1895 г. расходная смѣта была—733 тыс. руб., черезъ 10 лѣтъ, т. е. въ 1905 г.—она достигала 993 тыс. руб., еще черезъ 10 лѣтъ въ 1915 г. она утверждена Гор. Думою въ 2.740.500 р. Вотъ цифры, которыя говорятъ о значеніи города Нижняго. Въ послѣдніе годы, въ годы войны, это значеніе Нижняго еще болѣе повысилось, въ виду перехода сюда цѣлаго ряда заводовъ изъ раззореннаго Западнаго края. Онъ опоясался цѣлымъ рядомъ, сѣтью заводовъ, фабрикъ и предпріятій, которые въ будущемъ, по достиженіи торговаго развитія, еще болѣе повысятъ значеніе Нижняго. Онъ центръ всего края, гдѣ въ среднемъ население можетъ быть исчислено, по крайней мѣрѣ, въ 10 мил. человѣкъ. Самое главное его значеніе выражается въ томъ, что онъ является исходнымъ центромъ волжскаго судоходства. Достаточно сказать, что число отвала и привала пассажирскихъ пароходовъ лѣтомъ доходитъ до 40 и выше въ сутки, не считая массы грузовыхъ. При такихъ условіяхъ обходить Нижній этой дорогой нѣтъ основанія. Я, какъ представитель русскаго судоходства, долженъ сказать, что это направленіе явится какъ бы открытіемъ... Я хочу сказать нѣсколько словъ противъ участка отъ Симбирска. А. А. Бубликовъ отмѣтилъ, что этотъ участокъ пойдетъ по берегу Волги. Съ точки зрѣнія волжскаго судоходства, это направленіе будетъ представлять минусъ. Но не приходится слишкомъ настаивать на томъ, чтобы этотъ участокъ не строить совсѣмъ. Я, какъ представитель волжскаго судоходства, высказываясь за то, чтобы этотъ участокъ былъ отложенъ на дальнѣйшую очередь.

В. С. Колесниковъ. Хотя я не являюсь представителемъ Нижегородскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета, но на эту дорогу смотрю не съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ, а какъ на дорогу большого, мірового значенія и раздѣляю соображенія представителя Министерства Путей Сообщенія. И, раздѣляя эти соображенія, я просилъ бы Совѣщаніе найти возможнымъ, чтобы не только участокъ между Нижнимъ и Симбирскомъ, не касаясь варіантовъ, ибо это кратчайшее разстояніе, но также и участокъ Симбирскъ—Кинель обязательно былъ поставленъ въ очередь постройки 1917 г., а не такъ, какъ предлагаетъ А. А. Бубликовъ, отнести къ первой очереди, т. е. 1920 года.

А. А. Бубликовъ. Это не первая, а вторая очередь.

В. С. Колесниковъ. Мое предложенiе, принимая во вниманiе мiровое значенiе этой линiи, осуществить ее въ очередь цѣликомъ въ 1917 г. (Шумъ).

А. А. Бубликовъ. Я не являюсь горячимъ сторонникомъ ни того, ни другого варiанта, но считаю, что желательно разрѣшить вопросъ дѣловымъ образомъ, не поддаваясь шумихѣ словъ, на основанiи матерiаловъ, которые разработаны, которые вовсе не заслуживаютъ такого отношенiя. Надо идти сознательно въ выборѣ пути, а если рѣшаетесь на удлиненiе транзитной линiи, то также поступать сознательно. Таковы мѣстныя условiя, что, если избрать этотъ переходъ (показываетъ по картѣ переходъ р. Оки у д. Новинки), то разстоянiе отъ Нижняго какъ къ югу, такъ и на Петроградъ ни на одну сажень не измѣнится. Вы полюбуйтесь на карту. Но если направить транзитную линiю на Нижнiй... то транзитные поѣзда не будутъ пробѣгать 32 вер. лишнихъ. Если разстоянiе до Нижняго и измѣнится на 16 вер., то я отвѣчу, что Нижнiй ничего не теряетъ, потому что это не потеря, если транзитъ, ради шумихи словъ, не будетъ проходить 32 версты... Если бы я былъ защитникомъ интересовъ Казанской дороги, я бы сказалъ: идите къ Нижнему, ибо тогда до Петрограда черезъ Москву разстоянiе короче, если вы пройдете въ 16 верстахъ выше Нижняго, то до Петрограда черезъ Рыбинскъ будетъ короче... Созданiе тоннеля и моста въ самомъ городѣ будетъ противно интересамъ транзита, потому что получается лишнихъ 32 в. А если таково ваше рѣшенiе, чтобы непремѣнно не обходить Нижнiй, это всероссiйское торжище, то примите это рѣшенiе сознательно въ конкретной формѣ: вы жертвуете 32 вер. транзита ради того, чтобы линiя прошла непремѣнно черезъ Нижнiй, причемъ Нижнiй не прiобрѣтаетъ ни 1 версты... Выводъ такой, что прямой выходъ на Нижнiй совершенно невозможенъ—я не знаю, откуда онъ сдѣланъ. Я прошелъ по всѣмъ направленiямъ, въ томъ числѣ и по направленiю черезъ Нижнiй и вездѣ короче казенныхъ изысканiй, въ направленiи даже на Ермолино на 12 вер. короче. Но я обязываюсь все-таки доложить, что направленiе на Сергачъ можетъ дать потерю всего сокращенiя, если его пройти, какъ и слѣдуетъ, по магистрали — 6-ти тысячнымъ уклономъ... Если изволите усмотрѣть, то эта линiя гораздо сложнѣе и была пройдена только 8-ми тысячнымъ уклономъ. Ее, конечно, возможно пройти и 6-ти тысячнымъ уклономъ,

ужъ тогда никакихъ сокращеній не будетъ. Я хотѣлъ бы, чтобы Собраніе, если оно увлекается фразой прохода черезъ Нижній непосредственно, то чтобы оно приняло сознательно рѣшеніе переплатить лишніе 10 мил. руб., а по нынѣшнему, вѣроятно, двадцать милліоновъ, а если бы рѣшилось строить эту магистраль шести-тысячнымъ уклономъ, то значительно больше двадцати милліоновъ или ради того, чтобы получить сокращеніе. Затѣмъ, что касается участка Нижній-Новгородъ — Арзамасъ, его захолустности, это является аргументомъ въ его пользу, а не противъ него. Чтобы привести этотъ участокъ въ христіанскій видъ, надо, на основаніи произведенныхъ изысканій, затратить полмилліона рублей. Надо сознательно принять рѣшеніе ради формулы сквозной линіи черезъ Нижній-Новгородъ. Докладчикъ вашъ не будетъ считать себя неправымъ, что онъ скрылъ отъ васъ какія-нибудь данныя. Никакого интереса Казанской дорогѣ нѣтъ. Тутъ вопросъ не о Казанской дорогѣ. Эту дорогу, о которой идетъ рѣчь, строить немыслимо. Разъ станутъ эту дорогу строить, то это создастъ четыре передаточныхъ узла, что внесетъ такой хаосъ въ хозяйство Казанской дороги, что, конечно, надо приступить къ ликвидаціи Общества Казанской дороги. По моему мнѣнію, выкупъ Казанской желѣзной дороги составляетъ очередную задачу. Въ виду того, что мнѣ хотѣлось бы, чтобы этотъ вопросъ былъ рѣшенъ сознательно, то я считаю своимъ долгомъ сообщить вамъ всѣ данныя относительно Нижняго-Новгорода. При проведеніи транзитной дороги мимо города транзитные грузы будутъ проходить въ шестнадцати верстахъ выше Нижняго-Новгорода. Заходъ въ него потребуетъ прибавки пробѣга въ тридцать двѣ версты. Итакъ ради Нижняго-Новгорода, ради формулы, мы на 32 версты удлиняемъ путь противъ прохода выше города. Сплошная линія отъ Нижняго до Симбирска никакого транзитнаго сокращенія не даетъ на Москву. Намъ еще предлагаютъ пройти на Княжью гору. Тогда мы удлинимъ путь еще на 50—70 вер. на Москву. Это предложеніе совершенно непріемлемо. Я его имѣлъ въ виду и отвергнулъ, потому что это разъединяетъ Симбирскъ отъ Москвы. Если мы хотимъ выстроить сплошную линію, то мы должны знать, что это удовольствіе намъ будетъ стоить отъ 20—30 милліоновъ и никакихъ транзитныхъ преимуществъ не составитъ. Если формула насъ увлекаетъ, то мы примемъ ее, но, по крайней мѣрѣ, примемъ сознательно. Вотъ цѣль моего доклада.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** При направленіи на Нижній путь бу-

детъ короче, а А. А. Бубликовъ утверждаетъ, что онъ будетъ длиннѣе.

А. А. Бубликовъ. Отъ Арзамаса до Петрограда на Нижній на 16 верстъ короче, чѣмъ черезъ Москву.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Оставимъ вопросъ о Москвѣ въ сторонѣ, потому что это вопросъ второй, а первый вопросъ о проектируемой магистрали Петроградъ—Ташкентъ.

А. А. Бубликовъ. Обѣ линіи при одинаковыхъ техническихъ условіяхъ имѣютъ одинаковую длину.

Н. А. Куровъ. Этотъ вопросъ чрезвычайно важенъ, что если дѣйствительно при той трассѣ, которую предлагаетъ А. А. Бубликовъ, т. е. если бы воспользовались существующей линіей, транзитъ на 32 версты будетъ короче, чѣмъ если построить по той трассѣ, которую предлагаетъ, т. с. Борисовъ. Это получается такого рода трасса, которая, собственно говоря, на практикѣ не будетъ осуществляться, потому что грузы будутъ искать болѣе кратчайшаго направленія.

А. А. Бубликовъ. Но если мы эту линію заведемъ въ Нижній, то эта линія будетъ на 32 версты длиннѣе.

Н. А. Куровъ. Эта деталь чрезвычайно важна.

А. А. Бубликовъ. Въ районѣ между Нижнимъ и Симбирскомъ, если мы выберемъ направленіе на Арзамасъ, то въ случаѣ захода въ Нижній, разстояніе между Петроградомъ и Арзамасомъ получается не на 32 версты, а на 16 верстъ короче черезъ Нижній, въ въ случаѣ его обхода. Но, благодаря этимъ 32 вер. удлиненія въ узлѣ транзитъ на Петроградъ перекидывается съ Рыбинска на Москву. Вотъ почему Казанская дорога и стояла за узелъ: ей выгоднѣе было удлинить транзитъ на 32 версты.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Намъ безразлично, пойдетъ ли эта линія по Рыбинской дорогѣ или по Николаевской. Мы вообще разсуждаемъ о транзитѣ, а не о томъ, какое кратчайшее разстояніе на Петроградъ.

З. М. Таланцевъ. Казанская дорога, строя Казань—Екатеринбургъ, провела по ту сторону Казанки такъ называемый сѣверный варіантъ, т. е. соединила Зеленый Долъ съ другой станціей, минуя Казань, такъ что весь транзитный путь сибирскій черезъ Казань не пойдетъ, онъ будетъ идти на Зеленый Долъ, такъ что Казань остается на слѣпой кишкѣ. Въ данномъ случаѣ, если принять во вниманіе 30 верстъ, которыя нужно зайти въ Нижній, то тамъ получается

аналогичное положеніе. Нижній остается въ сторонѣ. Мы не можемъ съ точки зрѣнія государственности говорить о какихъ-то 20 милліонахъ, цифрѣ очень гадательной, и приносить имъ въ жертву интересы самого города. Если городъ остается въ сторонѣ, онъ замираетъ. Промышленность вся перейдетъ на линію желѣзной дороги. Вѣдь, въ данномъ случаѣ, то положеніе, которое рисуетъ А. А. Бубликовъ, прямо ужасное положеніе. Нижній будетъ устраненъ отъ этого великаго магистральнаго пути, соединяющаго Ташкентъ съ Петроградомъ. Для насъ это вопросъ большой важности. Дѣло въ томъ, что Комиссія Борисова и Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ А. А. Бубликова въ Совѣщаніи Центральнаго Комитета съ представителями Комитета Съѣздовъ Промышленности высказалась за Нижній, и вотъ я, какъ представитель Областного Комитета, а также представитель Нижегородской Думы, обязательно прошу наше Собраніе возстановить ту редакцію, которая была принята Правительственной Комиссіей, состоящей подъ предсѣдательствомъ Борисова, т. е. не исключать Нижняго изъ этой большой магистрали, которая проектируется.

А. Н. Фроловъ. Наше обсужденіе стояло на экономической плоскости, а сейчасъ перешло въ плоскость техническую — мы стали говорить объ уклонахъ, узлахъ, о стоимости линіи, и вошли, такъ сказать, въ обсужденіе такихъ сторонъ этого строительства, для котораго настоящее Совѣщаніе не снабжено всѣми нужными матеріалами. Мнѣ кажется, этотъ вопросъ нужно вернуть въ плоскость экономическую и смотрѣть на него съ точки зрѣнія экономической. Такое направленіе съ экономической точки зрѣнія подсказывается, и, кажется, возраженій не будетъ противъ прямого направленія Нижній—Еромолино—Кинель, какъ проектировалось Комиссіей Борисова. Послѣ детальнаго техническаго разсмотрѣнія окажется, какъ говоритъ А. А. Бубликовъ, вы буквально пойдете въ Нижній, получится удлиненіе транзита на 32 версты. Этотъ вопросъ подлежитъ вторичному обсужденію. Не зачѣмъ заставлять грузы идти 32 версты лишнихъ, когда они могутъ пройти около Нижняго, ничего не теряя? Но это будетъ вторичное разсмотрѣніе, основанное на разсмотрѣніи техническомъ. А потому мы должны остаться въ плоскости экономической.

А. А. Бубликовъ. А. Н. Фроловъ правъ, выяснивши этотъ вопросъ, не стоитъ дальше на немъ останавливаться и держаться того принципа, что всѣ обозначенія пунктовъ являются до извѣстной степени услов-

ными и опредѣляютъ только общее направленіе. Я только считалъ себя не въ правѣ скрыть отъ Собранія всѣ данныя, потому что въ данномъ случаѣ играютъ роль исключительную техническія соображенія при начертаніи сѣти. Я бы предложилъ Собранію остаться при этомъ общемъ символическомъ обозначеніи этой линіи Ермолино—Нижній—Симбирскъ—Кинель и поставить ее въ первую очередь, какъ ее поставила Комиссія Борисова, причемъ я очень бы затруднился признать необходимость немедленной въ 1917 г. постройки ея сѣвернаго и южнаго участка, средній участокъ представляется несравненно болѣе срочнымъ, чѣмъ сѣверный.

Голосъ. Ваша резолюція насъ удовлетворяетъ, мы присоединяемся къ тому, чтобы оставить слово „Нижній".

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Мы присоединяемся къ идеѣ о созданіи кратчайшей линіи въ этомъ направленіи.

Голосъ. Я думаю, что принципъ кратчайшаго направленія—это все, къ чему мы стремимся.

Н. Н. Изнаръ. Ермолино—Нижній и Симбирскъ—Кинель въ первую очередь, а Нижній—Симбирскъ признать внѣочереднымъ.

А. А. Бубликовъ. Симбирскъ—Нижній подлежащимъ постройкѣ въ 1917 году.

Голосъ. Ермолино—Нижній—Алатырь—Симбирскъ.

Н. Н Изнаръ. Угодно на этомъ остановиться, г.г.?

А. А. Бубликовъ. Линія № 28—Лукояновъ—Сасово. Аргументировать въ пользу этой дороги я бы затруднялся. Я считаю, что она полезна для мѣстнаго обслуживанія. Но какъ транзитная дорога, она имѣетъ характеръ чрезвычайно уродливый. Проектировалась она первоначально отъ Сасова на Арзамасъ и представляла изъ себя опредѣленную линію для Нижняго—выходъ отъ Нижняго на направленіе на Харьковъ, и тогда она мнѣ представлялось ясной съ точки зрѣнія магистрали, теперь, когда ее подъ прямымъ угломъ повернули и подъ прямымъ угломъ примкнули къ Тимирязевской линіи, я ее не понимаю и считаю, что это мѣстная линія и что едва ли ей мѣсто въ первой очереди, хотя долженъ сказать, что въ уставѣ Казанской дороги она значится.

В. А. Ленгауэръ. Я всецѣло присоединяюсь къ А. А. Бубликову и пришелъ къ тому заключенію, что эта дорога исключительно носитъ мѣстный характеръ. Въ Комиссіи подъ Вашимъ предсѣдательствомъ намѣчалось такъ, а въ Комиссіи Борисова было намѣчено Сасово съ вѣтвью на заводъ, потому что эта дорога об-

служиваетъ исключительно горные заводы и Ардатовскіе лѣса. Когда мы обсуждали въ Областномъ Комитетѣ, мы не поняли, почему повернули на Арзамасъ.

А. А. Бубликовъ. На Арзамасъ потому что это есть линія изъ Нижняго на Харьковъ. Тогда она имѣетъ смыслъ.

Голосъ. Но мы ее разсматривали, какъ мѣстную и оставили во второй очереди.

А. А. Бубликовъ. Мнѣ представляется, что ее нужно повернуть на Арзамасъ, и тогда считать транзитомъ между Нижнимъ и югомъ Россіи, и поставить ее въ первую очередь, или оставить на Лукояновъ, тогда она будетъ чисто мѣстнаго значенія и будетъ отложена.

Н. Н. Изнаръ. Угодно линію Лукояновъ-Сасово и вѣтви къ заводамъ поставить во вторую очередь?

Голоса. Третью, третью.

З. М. Таланцевъ. Это дорога мѣстнаго характера, но она охватываетъ громаднѣйшіе заводы, работающіе теперь на оборону. Напримѣръ, къ Кашинскому заводу на лошадяхъ подвозятъ снаряды, это ужасное положеніе.

А. А. Бубликовъ. Линія № 29: Муромъ—Сасово—Моршанскъ—Тамбовъ. Это линія совсѣмъ другого порядка. Она находится въ связи съ линіей, которая значится подъ № 67 и которая соединяетъ нашъ текстильный районъ съ Донецкимъ бассейномъ. Эта линія должна выходить за предѣлы чисто мѣстнаго значенія. Это крупная магистраль, и для меня представляется сомнительнымъ, почему отъ этой магистрали нужно построить только сѣверную сѣть и притомъ только до Тамбова. Мнѣ казалось бы, если уже строить сѣверную часть, то ее нужно продолжить отъ Тамбова къ югу, до пересѣченія съ Харьковъ-Пенза. Безъ этого продолженія до пересѣченія она представляется линіей совершенно недодѣланной, упершейся подъ прямымъ угломъ въ Саратовскую дорогу. Я предлагаю эту линію продлить до пересѣченія съ Харьково-Пензенской линіей и поставить въ первую очередь.

Н. Н. Изнаръ. Угодно принять предложеніе А. А. Бубликова?

Голоса. Угодно.

Н. Н. Изнаръ. Теперь на очереди № 30—Оренбургъ—Уфа. Эта линія уже строится.

В. А. Подобѣдовъ. Я въ данномъ случаѣ не буду говорить о постройкѣ дороги, но мнѣ хотѣлось сказать, что Междувѣдомствен-

ное Совѣщаніе правильнѣе ставить эту дорогу въ первую очередь, чѣмъ Комиссія при Центральномъ Военно-Промышленномъ Комитетѣ, которая отмѣчаетъ ее какъ строющуюся. Тамъ еще далеко до постройки.

А. А. Бубликовъ. Капиталъ собранъ.

В. А. Подобѣдовъ. Поэтому въ общей сѣти желѣзныхъ дорогъ эту дорогу, какъ имѣющую несомнѣнное экономическое значеніе, правильнѣе поставить въ первую очередь. Едва ли въ 1917 году мы будемъ въ состояніи приступить къ постройкѣ тѣхъ дорогъ, которыя намѣчены, поэтому правильнѣе считать эту дорогу не строящейся, а подлежащей постройкѣ въ первую очередь, хотя я лично сомнѣваюсь, чтобы въ 1917 году мы могли приступить къ постройкѣ.

А. А. Бубликовъ. Это споръ техническаго характера. Я думаю, что намъ трудно будетъ установить градацію. Такъ какъ мы рѣшили тѣ линіи, которыя строятся и постройка которыхъ рѣшена, вынести изъ плана, то и съ этой нужно поступить такъ же. Никакія силы въ мірѣ не могутъ остановить постройки этой дороги, по уставу имѣютъ право приступить къ постройкѣ, а также имѣетъ полную къ тому возможность, потому что располагаетъ средствами.

Линія № 31, Заволжская (Оренбургъ—Галичъ или Мантурово). Эта линія представляетъ изъ себя громадный интересъ для Заволжскаго края и имѣетъ транзитное значеніе, ибо она разгружаетъ невыгодную для транзитныхъ перевозокъ линію Кинель-Оренбургъ, и довольно удачно въ смыслѣ общаго направленія трассирована для Уфимско-Оренбургскаго района для вывоза хлѣбныхъ избытковъ. Конечные пункты ея не установлены. Ее старались отогнуть къ западу, чтобы получить транзитное сокращеніе, ибо эта линія считалась въ числѣ конкурентныхъ линій, съ линіей только что нами разсмотрѣнной. Конкуренціи никакой тутъ нѣтъ. Мысль объ этомъ могла возникнуть только въ связи съ тѣмъ полнымъ отсутствіемъ чувства масштаба, который существуетъ въ Россіи. У насъ не хотятъ вѣрить въ то, что въ Россіи можно на протяженіи 100 верстъ провести параллельныя линіи, и думаютъ, что вполнѣ будетъ достаточно обходиться дорогами, находящимися не ближе 200 верстъ одна отъ другой. Такое разстояніе, по-моему, громадно. Мѣстныя соображенія въ пользу этой дороги чрезвычайно существенны. Вопросъ, куда ее направить, не рѣшенъ. Я думаю, на этомъ останавливаться не стоитъ; ни къ тому ни къ другому пункту она не подойдетъ, а

будетъ обрываться одной изъ станцій линіи Рыбинскъ—Кострома. Мнѣ думается, что есть довольно данныхъ для того, чтобы признать эту линію первоочередной, но не подлежащей сооруженію въ 1917 году. Она нужна, очень даже полезна, но чтобы она была экстренной, этого сказать нельзя.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Предполагалось создать кратчайшее направленіе по направленію къ Петрограду. Могло быть два направленія по берегамъ Волги, по правому ея берегу или по лѣвому. Населеніе по лѣвому берегу чрезвычайно богато и лишено дорогъ. Съ этой точки зрѣнія она должна идти въ первую очередь. Но я думаю, что ее, конечно, въ первую очередь ставить нельзя, но въ одну изъ ближайшихъ очередей поставить надо.

А. И. Канъ. По поводу этой дороги Самарскій Областной Комитетъ высказался за окончаніе ея Галичемъ, по той простой причинѣ, что мы тогда получимъ соединеніе черезъ Бугульму съ Казанью, кромѣ того, она представляетъ чрезвычайно большой интересъ, какъ приближеніе къ Вяткѣ. При томъ Самарскій Комитетъ полагалъ, что часть этой дороги отъ Оренбурга необходимо строить внѣ очереди. Дорога эта проходитъ по чрезвычайно богатой хлѣбомъ мѣстности, и разгрузить этотъ участокъ отъ Оренбурга необходимо. Позвольте мнѣ указать на слѣдующее: на этой картѣ дорога эта неправильно нарисована (показываетъ по картѣ). Я предложилъ бы въ виду того, что участокъ Оренбургъ—Абдулино чрезвычайно богатъ, и что на немъ затрудненъ вывозъ продовольственныхъ продуктовъ, признать его внѣочереднымъ, а всю остальную дорогу строить въ первую очередь, но обязательно продлить ее до Абдулина.

А. А. Бубликовъ. Конечно, изъ этихъ двухъ участковъ южный имѣетъ пріоритетъ, но я не думаю, что его слѣдуетъ выдѣлять, когда у насъ и безъ того достаточно дорогъ внѣочередныхъ.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** У насъ въ эту первую очередь войдетъ цѣлый рядъ линій, ихъ очень много. Надо имѣть серьезные поводы для внесенія въ первую очередь. Туда вошли линіи, которыя проходятъ по новымъ районамъ, и по районамъ, которые имѣютъ и населеніе, и грузы.

В. Д. Боронинъ. Я являюсь представителемъ Казанскаго Областного Комитета, который поручилъ мнѣ поддержать вопросъ о постройкѣ Заволжской жел. дороги, и, конечно, я ходатайствую о постройкѣ этой дороги внѣ очереди. Стоитъ только обратить вниманіе на карту

желѣзныхъ дорогъ, чтобы увидѣть въ восточномъ углу этой карты громадный пробѣлъ. Въ этомъ углу почти нѣтъ ни одной желѣзной дороги. Если на вчерашнемъ засѣданіи насъ очень долго занималъ вопросъ о Бѣломорской ж. дорогѣ, выгоды отъ которой пришлось искать въ умѣ художника, то невольно вызываетъ недоумѣніе вопросъ, почему, наоборотъ, до сихъ поръ не было обращено вниманія на громадный край, расположенный между Ураломъ и среднимъ теченіемъ Волги, край, который остался совершенно безъ желѣзныхъ дорогъ? Только въ послѣднее время стали проводиться желѣзныя дороги; стала строиться линія Казань—Екатеринбургъ, которая еще не закончена, а теперь строится дорога отъ Уфы до Симбирска. Въ другомъ направленіи, въ направленіи съ сѣвера на юго-востокъ ни одна желѣзная дорога еще не проведена. Между тѣмъ, Заволжская желѣзная дорога должна обслуживать край, который представляетъ собою площадь въ 348½ тысячъ квадр. верстъ, т. е. должна обслуживать пространство, которое гораздо больше вмѣстѣ взятыхъ площадей, занимаемыхъ Болгаріей, Сербіей, Черногоріей, Греціей и Европейской Турціей, и которая по своей площади превышаетъ государство Италію. На такомъ громадномъ пространствѣ, повторяю, нѣтъ ни одной желѣзной дороги, которая пролегала бы по направленію съ сѣвера на юго-востокъ. Государственное значеніе этой дороги представляется въ высшей степени цѣннымъ. Она соединяетъ столицу Русскаго государства кратчайшимъ путемъ со всей восточной и юго-восточной областями, что при окраинномъ положеніи Петрограда даетъ возможность сношеній съ нынѣ изолированнымъ краемъ. Эта дорога имѣетъ и стратегическое значеніе. Нужно указать, что она пролегаетъ черезъ громадный Казанскій военный округъ. Нужно обратить вниманіе также на то, что дорога эта пересѣкаетъ линіи Самара—Златоустъ и строющуюся дорогу Казань—Екатеринбургъ. Если дорога эта будетъ пересѣкать эти линіи, то на случай войны она явится той линіей, по которой наша армія можетъ быть переброшена въ то или другое мѣсто. Въ особенности эта дорога будетъ имѣть цѣнное значеніе для переброски нашихъ войскъ въ Туркестанъ. Нужно указать еще на то, что Поволжская дорога пролегаетъ черезъ край, очень богатый продовольствіемъ для арміи. Не нужно забывать, что въ Казани имѣются громадные интендантскіе склады, а также громаднѣйшія фабрики, которыя вырабатываютъ все необходимое для арміи. Тамъ также существуетъ громадный заводъ, который, при затратѣ на

него громаднаго количества денегъ, нынѣ разросся въ предпріятіе, питающее большую часть нашей арміи. Экономическое значеніе этой дороги безусловно внѣ всякаго сомнѣнія. Къ сѣверу эта дорога проходитъ черезъ безконечные лѣса.

Н. Н. Изнаръ. Никто не отрицаетъ значенія этой дороги, и вы ничего новаго прибавить не можете. Позвольте поставить на голосованіе.

В. Д. Боронинъ. Виноватъ, господинъ Предсѣдатель, въ совокупности всѣ положенія, которыя я высказалъ, доказываютъ, что вопросъ о постройкѣ этой дороги назрѣлъ уже давно, и что ее надо строить внѣ очереди. Я сошлюсь, если мнѣ будетъ позволено продолжать, на то положеніе вещей, которое создалось въ настоящее время. Всѣмъ извѣстно, что въ настоящемъ году Волга не выполняла своей работы по вывозу громаднаго количества хлѣба, который раньше изъ предѣловъ Казанской губерніи вывозился сюда въ количествѣ нѣсколькихъ милліоновъ пудовъ, до 10 милліоновъ; хлѣбъ этотъ шелъ вверхъ по Волгѣ и поступалъ въ столицу. Это громадное количество хлѣба въ настоящее время осталось на мѣстахъ, если не считать нѣсколькихъ несчастныхъ баржъ съ овсомъ и рожью. Всѣ остальныя баржи съ хлѣбомъ вернулись во-свояси, и, такимъ образомъ, большая часть Россіи осталась безъ того хлѣба, который былъ бы вывезенъ, если бы была Заволжская жел. дорога. Она замѣнила бы собой эти баржи, и во многихъ мѣстностяхъ Россіи продовольственный кризисъ разрѣшился бы болѣе благопріятно.

Н. Н. Изнаръ. Если вопросъ ясенъ, то я ставлю его на голосованіе. Разница во мнѣніяхъ заключается въ томъ, ставить ли данную линію внѣ очереди или въ первую очередь. Нами было рѣшено и всѣми принято Заволжскую желѣзную дорогу строить въ первую очередь. Теперь новое предложеніе представителя Казанскаго Комитета—строить ее внѣ очереди. Угодно ли остаться при прежнемъ рѣшеніи или его измѣнить?

Голоса. Прежняго рѣшенія не было,—было только предложеніе.

Н. Н. Изнаръ. Угодно оставить въ первой очереди?

Голосъ. Для того, чтобы за что-нибудь голосовать, нужно уяснить себѣ, за что голосуешь.

Н. Н. Изнаръ. Я спросилъ Собраніе, угодно ли поставить эту дорогу въ первую очередь (баллотировка).

Согласныхъ покорнѣйше прошу встать. Обратно. 16 и 16. Голоса раздѣлились.

Голосъ. Я просилъ бы сдѣлать маленькую справку. Вопросъ о Заволжской жел. дор. прошелъ всѣ инстанціи. Прошелъ Желѣзнодорожную Комиссію, гдѣ онъ разрѣшенъ, прошелъ Государственный Совѣтъ и лѣтомъ внесенъ въ Государственную Думу.

Н. Н. Изнаръ. Мы все это занесемъ въ журналъ.

Е. А. Могиленскій. Позвольте мнѣ слово. Чтобы послѣ засѣданія былъ составленъ: . . . . (Шумъ. Общій разговоръ). Я противъ этого не возражаю, тогда всѣ наши труды пропадутъ, если будемъ баллотировать сѣть, которая у насъ уже принята, какъ внѣочередная, или въ первую очередь. Фактически вопросъ о Казани въ первую очередь поставленъ не былъ.

Н. Н. Изнаръ. Вамъ угодно?

Голосъ. Я прошу этотъ вопросъ баллотировать.

Н. Н. Изнаръ. Я ставлю окончательно на голосованіе № 31.

А. И. Канъ. Я прошу раздѣлить на двѣ части. (Голосъ: „Зачѣмъ?")

Н. Н. Изнаръ. Кто полагаетъ, что эту линію надо строить въ первую очередь, покорнѣйше прошу сидѣть. (Голосъ: „Т. е. внѣ очереди?") а внѣ очереди встать. Принято: строить въ первую очередь.

А. А. Бубликовъ. № 32 уже почти выстроена и ее надо вычеркнуть. № 33 имѣетъ связь съ линіей Стерлитамакъ—Троицкъ и Ново-Николаевскъ. Я поставилъ бы ее вмѣстѣ съ линіей 2-й очереди № 92. Я отказываюсь понимать, какъ можно строить безъ конца, останавливаясь въ Стерлитамакѣ. Эта линія имѣетъ цѣлью дать выходъ западно-сибирскому хлѣбу на востокъ, и поэтому ее надо дотянуть до Саратова, а останавливать подъ прямымъ угломъ къ линіи Уфа — Оренбургъ нельзя. Я долженъ сказать, что эта линія представляетъ грандіозныя техническія трудности, такъ какъ она значительно измѣняетъ свое направленіе въ зависимости отъ рѣки Бѣлой, которая тутъ мѣняетъ свое теченіе.

В. Р. Мальцевъ. Саратовскій Областной Комитетъ поддерживаетъ № 92, линію на Ново-Николаевскъ. Мы усматриваемъ ея значеніе въ томъ, что она разгрузитъ Сибирскую дорогу и будетъ въ концѣ-концовъ выходить на Черное море и вывезетъ руду, которая можетъ понадобиться для развивающейся въ большомъ масштабѣ желѣзообрабатывающей промышленности. Значитъ въ этомъ отно-

шеніи мы и поддерживаемъ эту дорогу и желаемъ внести ее въ первую очередь.

Н. Н. Изнаръ. Г.г., я бы предложилъ считать эту дорогу...

А. И. Канъ. Я прошу слово. Я долженъ оговориться, что Самарскій Областной Комитетъ этимъ вопросомъ чрезвычайно долго занимался, и мнѣ жаль, что приходится отнимать время и говорить по этому поводу. Дѣло въ слѣдующемъ: при постройкѣ этой линіи Комиссія подъ предсѣдательствомъ А. А. Бубликова предлагаетъ вести дорогу отъ Стерлитамака до Троицка на ту знаменитую загруженную Самаро-Златоустовскую дорогу и оставляетъ весь южный самарскій хлѣбъ на мѣстѣ. Проектировалась дорога отъ Троицка черезъ Саратовъ на Донъ. Это дало бы выходъ на сѣверные рынки—перевозить хлѣбъ. Линія отъ Бузулука была самостоятельной и чрезвычайно богатой линіей. Въ журналѣ Соединеннаго Засѣданія подъ предсѣдательствомъ А. А. Бубликова высказано пожеланіе за необходимость строить эту дорогу на Саратовъ по той причинѣ, чтобы вывезти чугунъ изъ рудниковъ Магнитной Горы на Саратовъ. Получается слѣдующее: мы приняли какъ внѣочередную дорогу Саратовъ—Донецкій Бассейнъ. Картина получается такая: Донецкій бассейнъ будетъ лежать отъ Саратова 600 вер., здѣсь чугуна масса и достаточно для Саратовской крупной промышленности, а отъ Стерлитамака въ 1270 верстахъ. Такимъ образомъ, чугунъ съ Магнитной Горы и донецкій встрѣтятся въ Саратовѣ; вмѣсто того, чтобы везти донецкій чугунъ такъ далеко, не лучше ли везти его кратчайшимъ путемъ на Москву, т. е., по дорогѣ прямо въ данный районъ, гдѣ имѣются огромные лѣса, несомнѣнно ищущіе выхода на Волгу. Дорога Троицкъ—Стерлитамакъ—Саратовъ этотъ лѣсъ выгрузитъ на будущую дорогу и будетъ выходить на Комаровскіе рудники. Эта дорога чрезвычайно выгодна. Если она будетъ построена, то получится разстояніе отъ Троицка до Саратова не 1021 вер., а, если я не ошибаюсь, 970 вер., т. е. на 50 вер. меньше. Самара—Москва—Нижній—Петроградъ и т. д. совершенно неріемлемо. При обсужденіи въ Комиссіи подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Борисова варіанты линіи на Саратовъ, Комиссія высказалась за то, чтобы дорога шла не на Саратовъ, а нѣсколько южнѣе; я и предлагаю нѣсколько южнѣе—на Самару. Нашъ Самарскій Областной Комитетъ, разбирая этотъ вопросъ, пришелъ къ заключенію, что, можетъ быть, недостаточно строить два моста—Александровскій мостъ и мостъ въ Симбирскѣ—

и предлагаетъ построить мостъ въ Самарѣ и тогда получится прямая дорога, которая дастъ укороченіе разстоянія на 40 — 60 вер. Самарскій Областной Комитетъ категорически высказывается за отклоненіе постройки дороги на Саратовъ съ окончаніемъ этой дороги въ Троицкѣ, такъ какъ она и безъ того загружена, а высказывается за постройку на Орскъ и прямо на Кинель съ мостомъ черезъ Волгу, а въ крайнемъ случаѣ только эту дорогу. Относительно движенія грузовъ я долженъ указать, что въ Саратовѣ есть одна фирма, работающая тамъ послѣдніе годы, эта фирма Дрейфусъ, она хлѣбъ отправляетъ въ Петроградъ, но отнюдь не на Саратовъ. Долженъ указать еще на одно обстоятельство, что по характеристикѣ хлѣбной торговли она вообще выгодна, и имѣетъ не только экспортный, но и мѣстный спросъ. Такимъ образомъ, весь хлѣбный товаръ при нормальномъ положеніи идетъ именно по тому направленію, гдѣ торговцы имѣютъ возможность продать на мѣстныхъ рынкахъ или вывезти на югъ. Это просто недоразумѣніе, и идетъ въ разрѣзъ съ мѣстными интересами, такъ какъ увеличиваетъ доходность иностранныхъ пароходныхъ обществъ за счетъ доходности русскихъ жел. дорогъ. Самарскій Областной Комитетъ высказывается за постройку въ первую или частично во вторую очередь, дороги отъ Троицка черезъ Стерлитамакъ прямо на Кинель. Это будетъ кратчайшее разстояніе отъ Комаровскихъ рудниковъ до Волги, а если возможно съ мостомъ черезъ Волгу у Самары.

А. А. Бубликовъ. Позвольте дать поясненіе. Всѣ эти линіи за №№ 13, 28 и 35 отнесены ко второй очереди. Я имѣлъ честь докладывать, что эти линіи наиболѣе спорны въ смыслѣ экспорта. Мы не имѣемъ никакихъ данныхъ, чтобы рѣшить, куда направится этотъ хлѣбъ послѣ войны. И въ какомъ направленіи будетъ экспортъ хлѣба изъ этого района, намъ неизвѣстно. По всѣмъ этимъ соображеніямъ Комиссія пришла къ выводу, что всѣ эти дороги должны быть отнесены ко второй очереди, потому что въ этомъ районѣ какую-нибудь линію придется строить. Дальше есть вопросъ, который остался незатронутымъ, это вопросъ о Комаровскомъ рудномъ мѣсторожденіи. Его необходимо соединить сѣтью. Какъ это сдѣлать, я сейчасъ не берусь рѣшить, такъ какъ эта мѣстность до чрезвычайности сложная, хотя тамъ и дѣлались изысканія, но фактъ тотъ, и это слѣдовало бы отмѣтить, что что-то надо сдѣлать, такъ какъ эта задача имѣетъ исключительный государственный интересъ. Комаровское мѣсторожденіе должно быть присоединено

къ той или другой линіи. Поэтому я остаюсь при томъ положеніи, къ которому пришла и Комисія подъ моимъ предсѣдательствомъ, что нужно всѣ эти линіи отнести ко второй очереди, чтобы ихъ возможно раціональнѣе спроектировать.

В. Р. Мальцевъ. Я хотѣлъ бы сказать два слова. Я слышалъ много заявленій: для чего въ Саратовъ дорога? Въ Саратовѣ хорошая обрабатывающая промышленность, достаточное количество чугуна... (Шумъ). Донецкій Бассейнъ не можетъ восполнить то количество, недостатокъ котораго ощущается сейчасъ на Волгѣ; у насъ предполагается рѣшеннымъ вопросъ о развитіи промышленности. Вотъ первое соображеніе, которое насъ заставило признать необходимость включить эту дорогу въ первую очередь; кромѣ того, мы ожидали получить отсюда руду въ огромномъ количествѣ. Нарождается металлургическая промышленность, и мы должны принять всѣ мѣры къ тому, чтобы обезпечить эту отрасль нашей промышленности. Указывалось, что на югѣ нѣтъ вывоза. По нашимъ свѣдѣніямъ, вывозъ имѣется въ достаточной степени. Кромѣ того, если проектируемую дорогу Саратовъ—Славянскъ провести въ жизнь, хлѣбъ пойдетъ туда, куда выгоднѣе будетъ, или Рига—Петроградъ, или къ другимъ портамъ. Это вопросъ большой, и поэтому предрѣшать въ зависимости отъ первой очереди сейчасъ нельзя.

М. А. Волковъ. Я присоединяюсь къ мнѣнію А. А. Бубликова о томъ, что этотъ вопросъ требуетъ нѣкотораго изученія, но важность этого вопроса въ томъ, что намъ безусловно нужно развивать металлургическую промышленность. Вопросъ, который требуетъ разрѣшенія въ первую очередь, это вопросъ о горной промышленности, о соединеніи ее съ Уральской желѣзной дорогой, способъ обслужить эту горную промышленность и существующіе заводы. Необходимо изученіе вопроса, какое направленіе должно быть сдѣлано, на Самарскую желѣзную дорогу, или Волго-Бугульминскую дорогу, гдѣ, какимъ путемъ будетъ обслуживаться Уральская промышленность. Вотъ въ этомъ вопросѣ эта дорога безусловно напрашивается въ первую очередь, но значеніе ея, чтобы обслужить горную промышленность. Требуется время для составленія нѣкоторыхъ проектовъ, я раздѣляю мнѣніе А. А. Бубликова.

А. И. Канъ. Я хотѣлъ отмѣтить, что Представитель Саратова сказалъ, что сейчасъ большое требованіе на чугунъ, а самарскій членъ Государственной Думы знаетъ, какъ мы нуждаемся въ чугунѣ. Въ Саратовѣ предполагается трубочный заводъ, а у насъ онъ есть.

Я долженъ вамъ сказать слѣдующее: для меня, конечно, представляется чрезвычайно важнымъ этотъ вопросъ по тому принципу, что, если мы хотимъ нашему Совѣщанію придать цѣну, то мы не можемъ отклонить окончательно дорогу на Саратовъ. Если мы скажемъ, что допускаемъ дорогѣ кончиться въ Саратовѣ, если допускаемъ возможнымъ отклоненіе отъ сѣверныхъ рынковъ, то Петроградъ продовольствіе будетъ получать въ половинномъ размѣрѣ. Мы можемъ впасть въ такую ошибку, которая вызоветъ мнѣніе, что мы не особенно считались съ дѣйствительными нуждами всей восточной Россіи. Къ тому, что я раньше высказывалъ, я добавлю, что у насъ въ Самарѣ Государственный Банкъ имѣетъ наибольшій элеваторъ во всей Россіи; этотъ элеваторъ разсчитанъ на 3 милліона пудовъ хлѣба, въ разсчетѣ на тотъ хлѣбъ, который имѣется въ нашемъ районѣ. Эта дорога, начиная отъ Ташкента, отрѣжетъ отъ Самары половину перевозки хлѣба только потому, что этотъ экспортъ будетъ идти на югъ. Уважаемый докладчикъ А. А. Бубликовъ сказалъ: для насъ совершенно неясно, куда пойдетъ экспортъ. Вотъ я съ цифрами въ рукахъ подсчитаю, что этотъ экспортъ хлѣбныхъ грузовъ идетъ менѣе десяти процентовъ на югъ и болѣе девяносто процентовъ на Петроградъ, Ригу и другіе балтійскіе порты. Я просилъ бы г. докладчика опровергнуть мои цифры и доказать, что я неправъ. Я доказываю цифрами, которыя ясно и опредѣленно намъ говорятъ, что на югъ идетъ менѣе 10%, причемъ изъ своей практики представителя южныхъ и сѣверныхъ экспортеровъ по хлѣбному дѣлу долженъ сказать, что на югъ хлѣбъ идетъ только тогда, когда южный хлѣбъ родится плохой, когда нужно улучшить его качества. Это бываетъ очень рѣдко, въ моей шестнадцатилѣтней практикѣ это только два раза случилось, когда пришлось отправлять хлѣбъ на югъ въ Николаевъ. Такимъ образомъ, я повторяю, разъ намъ ясно, что экспортъ не можетъ быть, что чугунъ долженъ идти для тѣхъ заводовъ, которые имѣются въ Самарѣ, Симбирскѣ и Нижнемъ-Новгородѣ, поэтому, я полагаю, намъ нужно высказаться за то, чтобы дорога была бы проведена отъ Троицка на Абдулино. Такимъ образомъ я предлагаю Собранію совершенно отклонить продленіе этой линіи до Саратова для того, чтобы сохранить за нами званіе серьезнаго Совѣщанія. Я, къ сожалѣнію, долженъ выразиться такъ, ибо намъ безусловно скажутъ: помилуйте, вы принимаете дорогу, и вы, однако, хотите во вторую очередь внести дорогу, которая страшно загромоздитъ этотъ участокъ.

Потомъ она должна идти въ такомъ направленіи, которое не отвѣчаетъ дѣйствительности. Вотъ поэтому я предлагаю отклонить вопросъ о постройкѣ дороги Троицкъ—Саратовъ и признать вторую очередь постройки желѣзной дороги отъ Троицка на Кинель.

В. Р. Мальцевъ. Мнѣ думается, что если стать на эту плоскость, то въ такомъ случаѣ мы имѣемъ относительно дороги данныя Комиссіи инж. Борисова, которая высказалась за первую очередь, а Совѣщаніе А. А. Бубликова не согласилось съ этимъ и поставило ее въ третью очередь. Объ этой дорогѣ мы не первый разъ слышимъ здѣсь, поэтому говорить о томъ, что здѣсь не серьезно ставится вопросъ, не приходится, потому что этотъ вопросъ прошелъ черезъ извѣстную стадію обсужденія.

В. А. Семеинъ. Эта дорога встрѣчается съ очень большими трудностями. Зауральскій Комитетъ имѣлъ въ виду доказать возможность продвиженія этой дороги въ третью очередь. Я предлагаю еще разъ поставить ее въ третью очередь.

А. И. Коноваловъ. Я поставлю на голосованіе предложеніе о постройкѣ дороги Троицкъ—Самара—Уральскъ.

А. И. Канъ. Самара—Уральскъ, этотъ вопросъ чрезвычайно важный для насъ, не разбирался.

А. И. Коноваловъ. Троицкъ—Стерлитамакъ—Абдулино—Стерлитамакъ—Саратовъ. Троицкъ—Стерлитамакъ нѣтъ возраженій. 2-я очередь послѣ 1920 года по списку Борисова? Самара—Уральскъ. Докладчикъ предлагаетъ линію Самара—Уральскъ во вторую очередь.

А. И. Канъ. Это вопросъ настолько важенъ, что я предложилъ бы его отложить, тѣмъ болѣе, что придетъ сюда И. С. Клюжевъ Членъ Государственной Думы и уполномоченный нашего Комитета. Мы этого вопроса объ этой дорогѣ не можемъ кончить.

А. И. Коноваловъ. Вы предлагаете ее снять?

А. И. Канъ. Да.

А. А. Бубликовъ. № 35 линія Грачи—Тихорѣцкая. Намѣчалась Обществами Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги линія Грачи-Бѣлорѣченская, но Совѣщаніе Борисова, признавая Сѣверный участокъ, не включило южный, считая, что онъ требуетъ довольно значительной затраты средствъ для постройки моста черезъ Кубань и затѣмъ, главное дѣло, выводитъ эту дорогу на чрезвычайно слабый по пропускной способности участокъ горной линіи Армавиръ-Туапсинской дороги, выводитъ ее къ слабому Туапсинскому порту, который, дай Богъ, чтобы справился съ перевозкой

грузовъ своей дороги. Въ силу этихъ соображеній, Комиссія Борисова остановилась на включеніи въ первую очередь участка отъ Грачей только до Тихорѣцкой—это ближайшій выходъ на Новороссійскъ. Августѣйшій Намѣстникъ Кавказа поддерживаетъ, однако, всю линію. Если Совѣщанію угодно знать мое мнѣніе, то я сказалъ бы, что эта линія, конечно, представляетъ интересъ, но естественно такого же совершенно мѣстнаго характера, какъ и линія, которую мы только что отправили во вторую очередь. Она, можетъ быть, лучше ихъ, но она не изъ дешевыхъ, потому что требуетъ постройки моста черезъ Донъ. Хотя и полезная, и правильно направленная въ смыслѣ разгрузки, но, съ моей точки зрѣнія, не можетъ признаваться первоочередной и не идетъ въ сравненіе съ линіей Заволжской, которая охватываетъ громадное пространство. Совѣщаніе подъ моимъ предсѣдательствомъ отнесло ее въ число линій послѣдующихъ очередей. Угодно Собранію оставить ее въ первой очереди или отнести во вторую очередь?

А. И. Коноваловъ. Принято.

А. А. Бубликовъ. Эта маленькая подъѣздная вѣтка, какъ курортная, можетъ улечься въ тѣ 2.000 верстъ, которыя назначены на подъѣздные пути.

А. И. Коноваловъ. Согласны съ этимъ предложеніемъ Бубликова?

А. А. Бубликовъ. Тоже надо сказать и относительно линій по южному берегу Крыма. Въ Совѣщаніи возникло большое сомнѣніе относительно всей Крымской дороги. Надо сказать, что ея строительная стоимость опредѣлилась въ 530—570 тыс. руб. верста, что-то невѣроятное по своей стоимости, такъ какъ эта дорога къ тому же отъ Севастополя къ южному берегу является не провозоспособной. Поэтому явилось сомнѣніе, стоитъ ли ее допускать къ постройкѣ.

Совѣщаніе склонялось къ этой мысли, но тѣмъ временемъ удалось этотъ вопросъ провести во Второмъ Департаментѣ, такъ что это дѣло кончено, дорога строится. Я думаю, что въ планѣ этимъ линіямъ едва-ли мѣсто. Это линіи мѣстнаго значенія, которыя должны укладываться въ линіи подъѣздныя.

Ю. И. Успенскій. Относительно вопроса, умѣстны или неумѣстны онѣ въ планѣ, я бы не согласился. Курортная потребность Государства такъ велика, что оттѣнить въ нашемъ планѣ удовлетвореніе ея все-таки надо. Она здѣсь не получила удовлетворенія. Благодаря отсутствію курортовъ у насъ всѣ деньги выкачиваются за границу,

поэтому развитіе курортовъ должно быть признано имѣющимъ государственное значеніе.

А. А. Бубликовъ. Съ моей точки зрѣнія и подъѣздные пути не могутъ строиться только какъ излюбленные землевладѣльцами и заводовладѣльцами, а должны строиться только исключительно по государственнымъ соображеніямъ.

Я не думаю, что исключеніе изъ плана магистрали и проведеніе въ планъ мѣстныхъ линій необходимо, но все-таки я свою позицію не считаю слишкомъ сильной. Тогда намъ надо возстанавливать и линію Армавиръ—Кардоникъ, которая тоже идетъ къ курорту и отнесена нами въ тѣ 2.000 верстъ, которыя оптомъ назначены на подъѣздные пути.

А. И. Коноваловъ. Какъ угодно Собранію: включать ли въ планъ магистралей линіи къ курортамъ, или считать ихъ въ порядкѣ тѣхъ 2.000 верстъ? Оставимъ въ планѣ.

А. А. Бубликовъ. №№ 36, 37, 38, 39. На 39-мъ не уложены только рельсы.

Н. Н. Изнаръ. № 38. Екатеринодаръ—Горячій Ключъ. Это тоже курортъ.

А. А. Бубликовъ. Теперь № 40. Керчь—Туапсе. Это замыканіе той линіи отъ Умани до Сухума, которая строится Обществомъ Черноморскихъ дорогъ. Я сейчасъ не въ курсѣ дѣла, такъ какъ двѣ недѣли проболѣлъ и не знаю, въ какомъ положеніи это дѣло, получило ли Общество право на постройку или нѣтъ. То или другое соединеніе Черноморской дороги непосредственно со строящейся тѣмъ же Обществомъ линіей Джанкой—Херсонъ и Николаевъ—Умань требуется, такъ что я думаю, что эту линію надо оставить въ первой очереди или даже внѣ очереди. Соединеніе Кавказа диктуется государственной необходимостью. Сейчасъ она имѣетъ и военное значеніе. Чѣмъ скорѣе соединить Черноморской дорогой Закавказье съ Россіей, тѣмъ будетъ лучше съ военной точки зрѣнія. Кромѣ того, намъ предстоитъ колоссальная культурная работа по возрожденію Арменіи. Это ярмо, къ сожалѣнію, на насъ ляжетъ. Такъ что созданіе такого самостоятельнаго выхода — есть государственная нужда, а такъ какъ строить эту дорогу потребуется много времени, то правильнѣе ее отнести въ очередь 1917 года.

Предсѣдательствующій **Н. Н. Изнаръ.** Угодно эту линію Керчь—Туапсе принять внѣ очереди.

Голоса. Да.

А. А. Бубликовъ. Я думаю, что №№ 47, 48, 49 нужно вычеркнуть; это все вѣтки. Я просилъ бы исключить ихъ изъ плана сѣти магистрали.

А. А. Скороходовъ. Если бы намъ поручились за то, что онѣ будутъ выстроены.

А. А. Бубликовъ. За это можно поручиться. Теперь вопросъ пойдетъ совсѣмъ автоматически, будетъ Совѣщаніе по вѣтвямъ въ Министерствѣ, и ихъ тамъ поставятъ въ первую очередь, поэтому я и полагалъ бы ихъ не включать въ планъ.

В. С. Колесниковъ. Я предлагаю высказать положеніе о томъ, чтобы Особое Совѣщаніе по вѣтвямъ имѣло въ виду эти нумера— 47, 48, 49 включить въ первую очередь, именно тѣхъ вѣтвей, которыя въ суммѣ составляютъ 2000 верстъ.

Н. Н. Изнаръ. Съ этой поправкой согласны?

Голоса. Да.

А. А. Бубликовъ. Теперь № 50, Екатеринбургъ—Синарская и Шадринскъ—Омская жел. дорога Эта линія не нашла себѣ должной оцѣнки въ спискѣ Комиссіи Борисова и попала тамъ во вторую очередь. Прежде всего я коснусь самостоятельнаго вопроса относительно участка Екатеринбургъ—Синарская. Вопросъ этотъ вносится въ Государственную Думу, и въ Особомъ Совѣщаніи по перевозкамъ я предлагалъ линію эту строить въ особомъ порядкѣ, вмѣсто того, чтобы строить второй путь до Богдановичей. Трудно указать въ Россіи мѣстность, въ которой было бы такое колоссальное количество промышленныхъ заведеній, они нанизаны тамъ вдоль этой линіи по р. Исети какъ бусы на ниткѣ. Это самый промышленный районъ Сибири. Проходитъ эта линія вдоль рѣки Исети, представляющей большой запасъ водяной силы, которыми питаются мельницы. Два или три раза состоялось Высочайшее повелѣніе о постройкѣ этой линіи, а она, все-же, оказалась непостроенной; благодаря этому мельницы попали въ чрезвычайно тяжелое положеніе, такъ какъ къ нимъ надо гужемъ подвозить хлѣбъ и гужомъ же вывозить съ нихъ муку. Вслѣдствіе этого многія мельницы стали хирѣть. Допускать до паденія крупную отрасль промышленности, которой, несомнѣнно, предстоитъ выйти на міровой рынокъ и которая будетъ снабжать не только Уралъ, но и весь сѣверъ Россіи своими продуктами, нельзя. Этой промышленностью надо дорожить, и никакихъ споровъ относительно того, что участокъ этотъ надо строить, быть не можетъ. Я бы сказалъ, что его надо строить немедленно, ибо онъ замѣнитъ

необходимый второй путь отъ Екатеринбурга. Я предлагаю признать его внѣочереднымъ, какъ это и сдѣлано въ представленіи Государственной Думѣ.

В. А. Симеинъ. Мнѣ очень пріятно, что докладчикъ такъ отмѣтилъ значеніе этой мѣстности, но, къ сожалѣнію, имъ была сдѣлана небольшая, но существенная ошибка. Тутъ пропущена линія Синарская—Челябинскъ, причемъ это всего 100 верстъ. Линія эта имѣетъ обще-государственное значеніе, потому что разгрузитъ Екатеринбургскій узелъ и дойдетъ до старинныхъ заводовъ.

Н. Н. Изнаръ. Вы о другой линіи говорите.

В. А. Семеинъ. Нѣтъ, это та же линія, но этотъ участокъ идетъ отъ Екатеринбурга на Синарскую, а я предлагаю Синарская—Челябинскъ. Все это разстояніе получитъ сокращеніе на суточный пробѣгъ товарнаго поѣзда.

Н. Н. Изнаръ Мы говоримъ о новыхъ линіяхъ, а о пропущенныхъ будемъ говорить въ концѣ.

В. А. Семеинъ. Мнѣ дано порученіе выяснить эту ошибку.

Н. Н. Изнаръ. Мы приняли рѣшеніе, и всѣ были согласны, что всѣ линіи, которыя, по мнѣнію мѣстныхъ представителей, пропущены, будутъ включены потомъ. Когда будемъ обсуждать общій списокъ этихъ линій, вы и вставите.

В. А. Семеинъ. Я бы согласился на это, если бы отъ этого не было сдѣлано уже отступленіе.

Н. Н. Изнаръ. Не пропустите только момента. Такихъ линій записано 9.

А. А. Бубликовъ. Эта линія перпендикулярна къ той, которая обсуждается, а общаго ничего нѣтъ.

А. А. Скороходовъ. Въ данномъ случаѣ интересно одно, считаете ли вы Синарская—Челябинскъ, или Синарская—Екатеринбургъ.

В. А. Семеинъ. Линія Синарская—Челябинскъ имѣетъ большое значеніе. Я боюсь, что публика разъѣдется, и мое ходатайство не будетъ выслушано.

П. В. Ивановъ. Линія, о который говоритъ челябинскій представитель, не проектировалась. Проектировалась линія Синарская—Рудники у Новой Деревни съ выходомъ на Кыштымъ, какъ линія мѣстнаго значенія, эта же линія выходная транзитная; и вотъ, если обратите вниманіе на Екатеринбургскій узелъ, то увидите, что на западъ отъ него вытекаютъ три линіи. Мнѣ совершенно нечего до-

бавить къ тому, что сказалъ А. А. Бубликовъ, я просилъ бы только не раздѣлять нашего участка Шадринскъ—Мишкино отъ головного участка. Эта вся линія цѣнна.

А. А. Бубликовъ. Первый участокъ требуется по военнымъ обстоятельствамъ, и его необходимо выдвинуть какъ внѣочередной, вотъ почему я и предлагаю участокъ Екатеринбургъ—Синарская признать въ первую голову внѣ очереди.

В. А. Семеинъ. Я прошу занести въ протоколъ Засѣданія, что противоположное мнѣніе выслушано, а мнѣ не разрѣшено было говорить.

А. А. Бубликовъ. Вопросъ въ томъ, можно ли линію Екатеринбургъ—Синарская оставить прерванной въ Синарской, а затѣмъ въ Шадринскѣ. На этотъ вопросъ есть цѣлый рядъ отвѣтовъ по соображеніямъ мѣстнымъ и государственнымъ. Мѣстныя соображенія гласятъ, что необходимо этой мукомольной промышленности дать возможность изъ Западной Сибири получать продукты для перемола. Поэтому то или другое соединеніе Шадринска съ основной Сибирской дорогой диктуется потребностями этой мукомольной промышленности. Крупный торговый пунктъ Шадринскъ также требуетъ этого соединенія. Но есть соображенія и транзитныя, громадной важности. Эти соображенія гласятъ слѣдующее: Сибирская желѣзная дорога работаетъ такимъ образомъ, что отъ Новониколаевска загрузка идетъ усиленно къ востоку. Между Новониколаевскомъ и Омскомъ нейтральная полоса, гдѣ движеніе одинаково, а отъ Омска рѣзкое нарастаніе движенія къ западу. Между тѣмъ, эта конфигурація движенія не соотвѣтствуетъ технической мощности этой дороги. Отъ Омска на Иркутскъ имѣется 48 паръ, а къ западу отъ Омска — двѣ линіи, которыя пропускаютъ максимумъ 35 паръ поѣздовъ. Ясно, что надо создать нѣчто противоположное. Разъ грузовое движеніе разрастается отъ Омска къ западу, то пропускная способность тамъ должна быть выше. Что это разсужденіе диктуется самой жизнью, показываетъ то, что Омскъ является тѣмъ исходнымъ пунктомъ, который мѣшаетъ развитію экспорта изъ Сибири въ Европейскую Россію. Поэтому и является настоятельная необходимость усилить выходъ изъ Омска до Петрограда. Комиссія Борисова, обсуждая этотъ вопросъ, пришла къ рѣшенію, что проще всего и дешевле всего разрѣшить этотъ вопросъ сооруженіемъ второго пути отъ Омска до Петрограда. Этотъ взглядъ мнѣ представляется опаснымъ и вреднымъ съ эконо-

мической точки зрѣнія по двумъ соображеніямъ. Первое это то, что вообще, какъ я уже имѣлъ честь докладывать, не слѣдуетъ укладывать двѣ пары рельсъ рядомъ, т. е. прибавлять пару тамъ, гдѣ одна пара уже существуетъ. Лучше провести ее по другому мѣсту. Второе соображеніе то, что линія Омскъ—Петроградъ, помимо того, что будетъ выходной магистралью для Сибири, является выходной магистралью для Урала, и въ этомъ трагедія для Урала. Уралъ искони всегда находился въ такомъ положеніи, что Сибирь давила на его мѣстныя нужды, такъ сказать, выдавливала съ рельсовъ грузъ Уральскій.

Нынѣ положеніе это обострилось до невѣроятности. Сибирскій транспортъ совершенно вытѣсняетъ уральскіе грузы съ основной Петроградъ Сибирской магистрали. Совершенно ясно, что надо съ этимъ положеніемъ покончить и обезпечить за Ураломъ свой самостоятельный, независимый отъ Сибири, спеціальный выходъ на Петроградъ и Москву. Теперь назрѣло время получить въ собственное обладаніе Урала выходъ изъ Перми на Петроградъ. Какъ же можно это сдѣлать? Это можно сдѣлать однимъ путемъ: созданіемъ для Сибири новаго выхода, который бы обслуживалъ не Уралъ — это только попутно, а осуществлялъ бы задачи основного Сибирскаго транспорта. Эта сложная задача можетъ быть разрѣшена исключительно созданіемъ новой желѣзной дороги отъ Рыбинска до Шадринска и затѣмъ съ выходомъ до того или другого пункта Омской дороги. Комиссія Борисова, какъ я докладывалъ, полагала, что это легче разрѣшить двумя путями. И, какъ у насъ всегда бываетъ, къ нашему несчастью, мы по клочкамъ къ этому уже приступили. Передъ войной Дума дала нѣсколько милліоновъ рублей на этотъ предметъ Пермской дорогѣ а во время войны мы выстроили второй путь отъ Петрограда до Званки, а сейчасъ черезъ Особое Совѣщаніе испрашивали кредитъ на участокъ второго пути отъ Екатеринбурга до Богдановича. Вотъ при этихъ условіяхъ я и боюсь, что мы стоимъ передъ рѣзко очерченнымъ вопросомъ, хотимъ ли мы допустить этотъ вредный выходъ, именно созданіе 2-хъ путей и одновременно сліяніе Уральскаго транзита съ Сибирскимъ надолго, или не хотимъ. Если хотимъ второго, созданія новой дороги, съ однимъ выходомъ, то дорогу эту надо признать внѣочередной. Ибо иного пути нѣтъ. Если мы отложимъ на годъ — два, то тѣмъ временемъ создастся цѣлый рядъ новыхъ клочковъ второго пути и останется то же положеніе, которое я имѣлъ честь до-

кладывать. Но, господа, помимо того, будетъ ли пропускная способность линіи въ предѣлахъ между Западной Сибирью и Петроградомъ достаточной, чтобы могла обслужить транзитный потокъ Сибирь—Пермь—Уралъ—Петроградъ, является еще важный и крупный вопросъ по поводу этой линіи. Мы знаемъ, что для Екатеринбурга уже созданъ проектъ узла на 2.850 ваг. въ сутки. Это безъ Тобольской линіи, которая уже предрѣшена, безъ Екатеринбургъ-Синарской. По подсчетамъ Ю. И. Успенскаго новыя линіи, нынѣ строящіяся въ Сибири, должны присыпать къ существующему транзиту 930 ваг. въ сутки къ тому количеству, которое было до войны и должны дать такую партію вагоновъ, которая значительно превышаетъ тѣ грузы, которые сейчасъ переполняютъ направленіе съ Востока на Западную Сибирь. Я невольно задаюсь вопросомъ: пусть у насъ будетъ прекрасно спроектированная станція на 2850 ваг., и будетъ спроектированъ второй путь въ 3½ тыс. вер. и создастся сплошной путь, но гдѣ же начальникъ станціи, который справится съ такимъ количествомъ вагоновъ? Мы знаемъ, что въ Петроградѣ есть станція, стоившая десятки милліоновъ рублей, это Николаевской жел. дороги. Съ этой точки зрѣнія я считаю, что въ высокой степени раціонально не только съ точки зрѣнія пропускной способности, но, главное, для всемѣрной разгрузки Екатеринбурга отъ давленія транзитныхъ грузовъ со всѣхъ магистралей, необходимо нужно создать линію отъ Шадринска до Рыбинска. Я усердно просилъ бы разобраться въ той аргументаціи, которую я имѣлъ честь докладывать, и встать на ту точку зрѣнія, что нужно сплошной новый путь отъ Омска до Петрограда, иначе будемъ имѣть два пути съ невѣроятной перегруженностью. Вотъ соображенія, которыя меня заставили придти къ мысли о необходимости созданія сплошной линіи Шадринскъ до Рыбинска, въ Шадринскѣ, конечно, линія не должна останавливаться. Тутъ является вопросъ: куда дальше пойти. Но этотъ вопросъ рѣшается не столько экономическими, сколько техническими преимуществами. Для направленія на Ишимъ экономическія основанія тѣ, что предвидится будущее развитіе на Томскъ и на Сѣверный Байкалъ. Эта линія не испортитъ будущаго плана, довольно удовлетворительна и техническая сторона. Кромѣ того, мѣстные жители пропагандируютъ линію, которая забирала бы мѣстный сибирскій транзитъ, а не россійскій—лѣсныя богатства района Сѣверо-Восточно-Уральской жел. дор. и направляла ихъ къ югу въ степь. Думается мнѣ, что,

можетъ быть, нѣкоторымъ покажется очень смѣлымъ, но иначе этой задачи не рѣшишь, какъ созданіемъ всѣхъ выходныхъ направленій— на Мишкино—къ югу, на Курганъ и на Ишимъ съ будущей перспективой выхода на Томскъ. Иначе, какъ сооруженіемъ всѣхъ трехъ линій не разрѣшить вопроса, но постепенность этихъ линій устанавливать весьма трудно. Это дѣло такихъ нюансовъ, которыхъ едва ли придется касаться. По чистой совѣсти надо сказать, не знаю, какой выходъ надо избрать, потому что встрѣчаются такія, напр., техническія трудности, какъ вопросъ водоснабженія. Правильное рѣшеніе, мнѣ кажется, таково; нужно признать съ одной стороны необходимымъ немедленно приступить къ сооруженію жел. дороги Петроградъ—Шадринскъ, какъ элемента основной Сибирской магистрали, свободнаго отъ давленія уральскаго груза. Одновременно съ этимъ можно сказать, что отъ Шадринска долженъ быть выбранъ путь на югъ. Вѣроятно, по чрезвычайно тщательномъ всестороннемъ разсмотрѣніи Законодательныхъ Учрежденій будетъ признана первоочередность. Я предлагаю № 50 признать въ первую очередь. Выходъ отъ Шадринска на Омскую дорогу не предрѣшаю, потому что выходъ диктуется совершенно особыми соображеніями. Вотъ къ чему сводится мое предложеніе. Я считаю, что такое рѣшеніе освободитъ насъ на долгіе годы, если не навсегда отъ перегруженности транзитныхъ направленій съ Сѣвернаго Урала и изъ Западной Сибири.

Предсѣдательствующій **Н. Н. Изнаръ.** Понятно, по этому вопросу будутъ пренія. Я полагаю, не закрыть ли засѣданіе, такъ какъ у насъ уже 6½ час., а пренія могутъ затянуться. (Г о л о с ъ: „Да, пренія будутъ“).

Тогда позвольте отложить до 8½ час. вечера.

Засѣданіе 4-е.

21 октября 1916 года. (Вечеромъ).

Предсѣдательствующій Н. Н. Изнаръ. Будьте любезны прислушаться. Открываю засѣданіе.

Н. А. Петкевичъ. Позвольте сдѣлать внѣочередное заявленіе. Я являюсь представителемъ Балтскаго Уѣзднаго Военно-Промышленнаго Комитета. Я не знаю, какъ мнѣ поступить въ случаѣ голосованія: имѣю ли я право рѣшающаго голоса или совѣщательнаго.

Н. Н. Изнаръ. Право рѣшающаго голоса. Мы остановились на дорогѣ № 50, Екатеринбургъ—Синарская и Шадринскъ—Омская. Кому угодно высказаться. Вамъ угодно? Пожалуйста.

П. В. Ивановъ. Дорога Екатеринбургъ—Синарская и Шадринскъ—Омская жел. дорога имѣютъ свою исторію, которую А. А. Бубликовъ объяснилъ. По поводу головного участка А. А. Бубликовъ распространялся довольно подробно, насколько этотъ участокъ имѣетъ сильное промышленное значеніе, и высказался за то, чтобы этотъ участокъ былъ построенъ внѣочереднымъ порядкомъ. Но здѣсь два варіанта, въ зависимости отъ двухъ направленій: Шадринскъ—Курганъ или Мишкино. (Показываетъ по картѣ). Вотъ хвостъ этой дороги, который А. А. Бубликовъ связалъ съ дорогой Рыбинскъ—Красноуфимскъ—Кыштымъ съ выходомъ на Шадринскъ, а изъ Шадринска на Омскую дорогу. Эта дорога является одной изъ лучшихъ выходныхъ дорогъ. До сихъ поръ имѣлось двѣ выходныхъ линіи: на сѣверъ черезъ Пермь и Вятку и на югъ черезъ Самару и Златоустъ. Обѣ эти дороги перегружены даже въ мирное время. Теперь строится третья выходная дорога—отъ Екатеринбурга. Эта дорога, слѣдуетъ думать, ненадолго облегчитъ путь, потому что проходитъ по такимъ пустыннымъ пространствамъ, въ смыслѣ отсутствія желѣзныхъ дорогъ, что въ ближайшемъ времени вызоветъ цѣлый потокъ мѣстныхъ грузовъ. Поэтому всякая новая линія, выходная изъ Урала на сѣверъ или на западъ,

является въ высшей степени желательной. Съ этой стороны и является желательнымъ направленіе дороги на Рыбинскъ—Кыштымъ. Что касается конечнаго участка, то я прошу обратить ваше вниманіе на то, что этотъ конечный участокъ какъ бы напрашивается на другое направленіе (Показываетъ по картѣ). Вотъ здѣсь, примѣрно, Красноуфимскъ, вотъ Кыштымъ. Если отъ Кыштыма повернуть на Шадринскъ и оттуда на Мишкино, то выходитъ кругъ, который не можетъ не быть вреднымъ въ транзитномъ отношеніи Если этотъ выходъ продлить дальше на Курганъ, то этотъ уголъ нѣсколько смягчается, получается другое направленіе съ лишними 50 вер. или 100 вер. пробѣга. Я думаю, что выходъ линіи Рыбинскъ—Красноуфимскъ—Кыштымъ напрашивается на другое мѣсто, именно на Сибирскую дорогу. Эта же дорога (Екатеринбургъ—Синарская) должна быть разсматриваема какъ вполнѣ самостоятельная. Дѣло въ томъ, что, какъ вамъ извѣстно, Уралъ носитъ характеръ горнозаводскій, на немъ хорошо развита горнозаводская промышленность, посѣвная площадь мала, но хлѣба употребляется здѣсь много. Вотъ его и можно будетъ черпать съ Сибирской линіи на Челябинскъ. Для Урала поэтому чрезвычайно важно имѣть выходъ именно въ этомъ направленіи—на Челябинскъ—Омскій участокъ, а выходъ черезъ Шадринскъ и Кыштымъ совершенно не отвѣчалъ бы экономическимъ интересамъ Урала. Эту дорогу нужно разсматривать, какъ самостоятельную, имѣющую самодовлѣющее значеніе, а для вывоза сибирскихъ хлѣбовъ на Пермскую дорогу имѣетъ громадное мѣстное значеніе линія Екатеринбургъ—Синарская съ продолженіемъ. Значеніе этой дороги въ томъ, что, будучи подъѣзднымъ путемъ, она имѣла бы и самостоятельное значеніе. Я настоящее Совѣщаніе прошу высказаться за эту дорогу, какъ самодовлѣющую, и за дорогу Рыбинскъ—Кыштымъ, какъ вывозную. Я думаю, что эти двѣ дороги не слѣдуетъ смѣшивать и потому, что на Екатеринбургъ-Курганской дорогѣ изысканія, экономическія и техническія уже сдѣланы, и если эта дорога пройдетъ Законодательныя Учрежденія, она будетъ осуществлена, какъ дорога казенная. Что касается дороги Рыбинскъ — Кыштымъ, то эта дорога будетъ построена частными средствами, изысканій тамъ не сдѣлано. Это отдаляетъ, по этимъ соображеніямъ, очередь постройки. Я обращаюсь съ просьбой къ Совѣщанію высказаться отдѣльно по каждой дорогѣ.

Н. Н. Изнаръ. Кому угодно высказаться?

А. А. Скороходовъ. Какъ представитель Омскаго Комитета, скажу, что наше общее мнѣніе таково, что разъ намѣчена дорога, какъ было сказано А. А. Бубликовымъ, на Сибирскую жел. дор., то намъ казалось бы, что такая постановка вопроса для насъ удобна. Мы настаиваемъ на томъ, что надо согласиться съ указаніемъ докладчика, что желѣзнодорожное строительство должно производиться такимъ образомъ, чтобы отдѣльныя желѣзныя дороги потомъ, какъ элементы, вошли въ одну общую сѣть. Мы привѣтствуемъ большую магистраль, вывозящую изъ Сибири, про которую говорилъ А. А. Бубликовъ. Намъ казалось бы наиболѣе цѣлесообразнымъ и правильнымъ, чтобы желѣзная дорога шла изъ Шадринска въ Кыштымъ, это будетъ какъ головной участокъ. Тѣ 70 верстъ, о которыхъ говорилъ Предсѣдатель Екатеринбургскаго Биржевого Комитета, также могутъ быть построены въ порядкѣ подъѣздного пути. Въ экономическомъ отношеніи это очень важно. Въ настоящую минуту, какъ Старшина Омскаго Комитета, могу васъ увѣрить, что мы имѣемъ пшеницы въ Куломзинѣ до 4 милл. пуд. еще прошлаго года, и эта пшеница лучшаго качества. Мы собираемъ до 3½ милл. пудовъ зерна. Ясно, что А. А. Бубликовъ былъ правъ, когда говорилъ, что потокъ хлѣба изъ Омска требуетъ двухъ разгрузочныхъ линій. Дальше мы настаиваемъ на томъ, чтобы былъ выходъ изъ Шадринска въ Екатеринбургъ.

В. Д. Боронинъ. Казанскій Комитетъ ничего не имѣетъ противъ осуществленія внѣ очереди желѣзной дороги Екатеринбургъ — Синарская, но онъ протестуетъ противъ постройки въ ближайшую очередь линіи Рыбинскъ — Кыштымъ. Эта дорога, въ сущности говоря, составляетъ одну общую линію съ дорогой, которая въ спискѣ Комиссіи Борисова поставлена подъ № 75. Въ настоящее время уже имѣется выходъ на западъ изъ Уральскаго края — это Сѣверная жел. дорога и Самаро-Златоустовская. Кромѣ того, въ настоящее время заканчивается постройка линіи Казань — Екатеринбургъ. Эта постройка будетъ закончена въ самое ближайшее время. Кромѣ того, сейчасъ строится дорога въ направленіи Уфа — Симбирскъ. Такъ что въ дополненіе къ тѣмъ линіямъ, которыя существовали до этого времени, будутъ еще двѣ линіи: Сѣверная и Самаро-Златоустовская, и необходимость осуществленія линіи Рыбинскъ — Красноуфимскъ въ одну изъ ближайшихъ очередей отпадаетъ. Эти двѣ новыя линіи, о которыхъ я сейчасъ говорилъ, создадутъ такое положеніе вещей, при которомъ существующая дорога въ значительной степени разгружается.

Н. Н. Инзаръ. Кому угодно еще высказаться?

В. А. Семеинъ. Я хотѣлъ сказать два слова по поводу заявленія Омскаго представителя, который указывалъ на вывозъ 7½ милл. пудовъ зерна въ Европейскую Россію. Не слѣдуетъ думать, что этотъ грузъ идетъ цѣликомъ до Челябинска, по пути онъ разсасывается, и добрая его половина остается въ Сибири. (Голоса: „Неправда“.) Такъ что этотъ хлѣбъ разсасывается до Челябинска, а часть покупается на екатеринбургскихъ мельницахъ, и сомнительно, чтобы и загруженность участка отъ Омска до Челябинска была тѣмъ сильнѣе, чѣмъ онъ ближе къ Челябинску. Изъ Омска, кромѣ того, хлѣбъ идетъ на востокъ, правда, не очень часто, но все же идетъ. Если выкачивать хлѣбные грузы, то нужно ихъ выкачивать изъ ближайшихъ къ Уралу мѣстностей. Что касается направленія Шадринскъ—Кыштымъ, то если принимать направленіе наиболѣе выгодное въ транзитномъ отношеніи, надлежитъ строить скорѣе въ направленіи Акмолинской степи.

И. С. Сиговъ. Я представитель Пермскаго Комитета. Я долженъ сказать, что эта дорога обсуждалась Пермскимъ Комитетомъ, который призналъ ее чрезвычайно важною и согласился съ тѣмъ, чтобы строить ее внѣ очереди, то-есть Рыбинскъ—Красноуфимскъ—Кыштымъ—Шадринскъ. Далѣе призналъ, что это кратчайшій путь для вывоза груза изъ Сибири, Урала къ портамъ Балтійскаго моря, и т. д. Значеніе этой дороги безспорно, я высказываюсь только потому, что услышалъ протестъ Казанскаго представителя. Пермскій Комитетъ думаетъ, что эта дорога создастъ новые экономическіе центры и значеніе ея гораздо больше, чѣмъ другихъ дорогъ.

В. В. Уржумцевъ. Мнѣ кажется, что главное вниманіе должно быть обращено на мѣстное значеніе этой дороги. Насъ интересовалъ, главнымъ образомъ, вопросъ о направленіи. Направленіе на Курганъ для насъ важнѣе. Мы должны ожидать большого оживленія спроса на уральскіе продукты. Мнѣ кажется, что эта линія имѣетъ первоклассное значеніе, но не надо вести ее на югъ.

Н. Н. Кутлеръ. Я присоединяюсь къ тому, что эта дорога должна быть разсматриваема отдѣльно, потому что дорога Екатеринбургъ—Шадринскъ имѣетъ чрезвычайно важное значеніе и является разгрузочной. Дорога Екатеринбургъ—Шадринскъ должна быть выведена или на Курганъ или на Мишкино, какъ удобная въ интересахъ снабженія хлѣбомъ. Мнѣ лично кажется, съ точки зрѣнія хлѣбной безразлично, выйдетъ ли она на Курганъ или на Миш-

кино. Чѣмъ дальше она пойдетъ на востокъ, тѣмъ большее значенiе она будутъ имѣть въ смыслѣ разгруженiя сѣвернаго участка Омской дороги. Но слишкомъ далеко на востокъ вести неудобно, потому что она въ такомъ случаѣ пройдетъ дальше района, гдѣ собираются хлѣбные грузы.

З. М. Таланцевъ. Въ Нижегородскомъ Областномъ Комитетѣ тоже обсуждалась эта линiя, и тамъ было постановлено поддерживать ее и просить включить въ первую очередь. Въ той схемѣ, которая была выработана въ Комиссiи А. А. Бубликова, главнымъ мотивомъ включенiя этой линiи въ первую очередь было то, что линiя создаетъ ближайшiй выходъ съ Урала въ Нижнiй-Новгородъ, который пользуется чугуномъ и другими продуктами Урала. Въ вашемъ Совѣщанiи о включенiи дороги въ первую очередь высказались почти единогласно. Тамъ было указано, что, можетъ быть, изысканiя позволятъ ее провести черезъ городъ ?. Кромѣ того, ее разсматривали съ обще-государственной точки зрѣнiя. Линiя на Кыштымъ является почти прямой линiей, соединяющей Кыштымъ съ Ригой. Она представляетъ почти сплошную прямую линiю, идущую изъ Сибири въ наши вывозные порты. Вотъ тѣ соображенiя, которыя были высказаны въ Областномъ Комитетѣ и по которымъ рѣшено было включить ее въ первую очередь.

А. А. Борисовъ. Мнѣ становится непонятнымъ. Здѣсь (*показываетъ по картѣ*) страшное нагроможденiе одной линiи на другую. Здѣсь линiя Вологда—Вятка и другiя совершенно рядомъ. Вотъ я и прошу быть милостивыми къ нашему краю, гдѣ также нѣтъ желѣзнодорожныхъ линiй. Я хочу обратить ваше вниманiе на то, что если вы проведете линiю съ Томска на Самаровское а оттуда на Котласъ, то это будетъ кратчайшiй прямой выходъ на незамерзающiе порты, и эта линiя разгрузитъ Великiй Сибирскiй путь, а, слѣдовательно, и всѣ города, начиная съ Томска, лежащiе на востокъ.

И. В. Годневъ. Рѣчь идетъ сейчасъ о двухъ линiяхъ, о линiи, которая значится подъ номеромъ десятымъ, и линiи подъ номеромъ 75. Я ничего не имѣю противъ того, чтобы онѣ разсматривались вмѣстѣ, но долженъ сказать, что онѣ должны быть разсматриваемы каждая самостоятельно, потому что, для разсмотрѣнiя въ первой очереди линiи на Кыштымъ, мнѣ представляется, нѣтъ основанiй. Изысканiя тамъ еще не сдѣланы, а потому невозможно приступить къ постройкѣ ея въ 1917 году. Если рѣчь

идетъ вообще о постройкѣ, то я не возражаю, но если, какъ здѣсь сказано, о постройкѣ въ 1917 году, то для этого нѣтъ достаточно основаній. Что касается вопроса по существу, то меня удивляетъ слѣдующее: въ послѣднюю пору я, въ качествѣ члена Государственной Думы, часто бываю въ средѣ лицъ, разсматривающихъ всевозможные проекты, и меня поражаетъ частота дорогъ на Кыштымъ. Если дорога идетъ около, то употребляютъ всѣ мѣры къ тому, чтобы ее не допустить. Я думаю, что это происходитъ отъ слишкомъ большого количества акціонеровъ Кыштымскихъ заводовъ. Какъ только дорога около Кыштыма, то возражаютъ противъ нея. Вотъ почему я считаю, что нужно выслушать голоса уральскихъ горнопромышленниковъ. Я имѣю передъ собой голосъ Уральскаго Военно-Промышленнаго Комитета (читаетъ).

Изъ этого вы видите, что Уральскій Военно-Промышленный Комитетъ полагаетъ, что относить эту линію въ первую очередь нѣтъ настоятельной необходимости. Имѣя въ виду, что къ проведенію этой линіи съ 1917 года, по моимъ соображеніямъ, приступить нѣтъ возможности, я нисколько не возражалъ бы, если бы было признано, что дорогу Рыбинскъ—Кыштымъ слѣдуетъ строить, но чтобы непремѣнно начать постройку съ 1917 года — я протестую.

Н. Н. Кутлеръ. Въ проектѣ, который намъ сообщенъ, есть нѣкоторый дефектъ. Тамъ не было указано, что дорога Рыбинскъ—Кыштымъ идетъ дальше на востокъ на соединеніе съ Сибирской линіей. Указывали на то, что при этомъ дорога не имѣла бы серьезнаго транзитнаго значенія, если же она будетъ проведена дальше на востокъ, то транзитное значеніе ея очень велико. Что касается мѣстнаго значенія, то оно не особенно велико. Съ точки зрѣнія этихъ мѣстныхъ интересовъ я не имѣю поводовъ отстаивать эту дорогу, но транзитное значеніе ея крупное, поэтому дорога эта имѣетъ безспорное право на существованіе. Теперь вопросъ о томъ, признать ли ее внѣочередной, или поставить въ первую очередь. Мнѣ лично кажется, что для признанія внѣочередности нѣтъ достаточныхъ основаній, тѣмъ болѣе, что она будетъ выстроена послѣ войны, когда транзитъ, несомнѣнно, сократится. По-моему, это дорога первоочередная.

В. А. Семеинъ. Я пришелъ къ заключенію, что линію эту надо вести на станцію Мишкино съ продолженіемъ на Курганъ. Мое предложеніе будетъ нѣсколько противорѣчить тому, что было здѣсь ска-

зано, то есть, что не слѣдуетъ строить такихъ линій. Но мы только что приняли такую же подъѣздную линію Синарская — Екатеринбургъ. Если мы тамъ приняли подъѣздную линію, то почему не принять Шадринскъ — Мишкино съ продолженіемъ на Курганъ? Что касается линіи Рыбинскъ — Кыштымъ, то я не вижу тѣхъ основаній, по которымъ ее нужно строить внѣ очереди. Что касается вообще постройки желѣзныхъ дорогъ, то какую бы желѣзную дорогу ни строили, она всегда нужна, но въ какой очереди,— это вопросъ, который нужно доказать. Еще не закончена постройкой дорога Казань—Екатеринбургъ, а мы хотимъ экстренно строить другую дорогу. Что касается интересовъ Сибирской дороги, то новая линія должна пройти на Курганъ, такъ какъ, вѣроятно, это понадобится для разгрузки Сибирской дороги. Можетъ быть, сибирскіе грузы намъ нужно перехватывать въ Томскѣ. Вообще соединеніе Кыштыма не разрѣшаетъ вопроса ни уральскаго, ни вопроса обще-европейскаго, потому ставить эту линію въ первую очередь нельзя. Будетъ, можетъ быть, время, когда намъ дадутъ матеріалъ болѣе достойный уваженія, тогда мы этотъ вопросъ рѣшимъ.

А. А. Бубликовъ. Мнѣ здѣсь были сдѣланы возраженія, отвѣчу на нихъ поочередно. Г. Борисовъ предлагаетъ линію разгружающую начать отъ Томска. На мой взглядъ, тамъ разгружать нечего, ибо перегрузки тамъ нѣтъ; надо разгружать тамъ, гдѣ есть перегрузка. Затѣмъ И. В. Годневъ сказалъ, что ему не ясно, почему я настаиваю на внѣочередности, а не на первой очереди. Эта дорога принадлежитъ къ числу тѣхъ, относительно которыхъ нельзя сказать, что будетъ или не будетъ она строиться,— ничего въ мірѣ не произойдетъ и никакой потери районъ не получитъ. Съ этой дорогой дѣло обстоитъ иначе. Вотъ это острое положеніе и заставляетъ меня признать ее спѣшной и настаивать въ томъ, чтобы она была поставлена внѣ очереди. Если мы сегодня скажемъ, что ее не нужно строить, то произойдетъ немедленный приступъ къ сооруженію второго пути. Комиссія Борисова такъ и поставила этотъ вопросъ. А это существеннымъ образомъ мѣняетъ всю обстановку дѣла. Неужели мы можемъ своими же руками помочь сооруженію второго пути? Второй путь ничего не дастъ, на многіе годы сольетъ два потока: Уралъ—Петроградъ и Сибирь—Петроградъ.

Въ этомъ отношеніи сооруженіе линіи Бугульминской дороги ровно ничего не поможетъ, также чрезвычайно мало поможетъ и сооруженіе линіи Казань—Екатеринбургъ. Представитель Заураль-

скаго Военно-Промышленнаго Комитета говорилъ, что грузовъ нѣтъ, а по свѣдѣніямъ Эксплаотаціоннаго Отдѣла оказывается, что когда откроется строющаяся дорога Казань—Екатеринбургъ, а она откроется не сегодня-завтра, то на нее будутъ поступать десятки милліоновъ пудовъ грузовъ. Отъ новыхъ линій въ Сибири ожидается свыше 900 вагоновъ въ день. Куда ихъ помѣстить, этого никто не знаетъ, потому что если сейчасъ у насъ имѣется перегрузка грузами, идущими изъ Владивостока, то вѣдь такихъ грузовъ всего 200 вагоновъ, а вся пропускная способность Московско-Казанской дороги 700 вагоновъ.

Изъ этого вы видите, что совершенно разумно было доказано со стороны Министерства Путей Сообщенія, что сѣверному направленію надо дать либо усиленіе, либо разгрузку, и Комиссія Борисова пришла къ выводу, что надо строить вторые пути. Поэтому я и считаю, что противъ постройки второго пути мы себя должны застраховать. Страховкой явится то, что мы немедленно приступимъ къ постройкѣ новой дороги. Вамъ, Иванъ Васильевичъ, извѣстно, что въ предпослѣднемъ засѣданіи Особаго Совѣщанія уже протискивали кусочекъ второго пути. Чтобы избѣжать этого зла, надо поставить преграду, приступивъ немедленно къ постройкѣ этой дороги, тогда отпадетъ охота строить второй путь. Сравнивать постройку намѣченной линіи съ постройкой второго пути, съ точки зрѣнія экономической, никакъ не приходится.

Въ отношеніи деталей линіи я не буду говорить о значеніи для стольнаго города Костромы постройки этой линіи. Представителей его, къ сожалѣнію, здѣсь нѣтъ. Не буду говорить о значеніи этой линіи для лѣсныхъ районовъ, для Воткинскаго завода, для Уральскаго края, для Зауралья, а скажу только, что не могу ни одного аргумента выдвинуть противъ, который могъ бы сравниваться съ аргументами въ пользу этой дороги. Какъ въ своемъ вступительномъ словѣ, такъ и въ послѣднемъ я скажу, что измѣнить Шадринское направленіе на какое-нибудь другое не удастся. Боковой же выходъ на Курганъ или Мишкино диктуется снабженіемъ Урала наибольшимъ количествомъ хлѣба.

Но нуженъ также выходъ и на Ишимъ—это для разгрузки.

Такое рѣшеніе я предлагаю по соображеніямъ техническимъ, считая, что немыслимо строить второй путь отъ Кургана до Омска, потому что воды тамъ нѣтъ и придется строить сплошной водопроводъ отъ Омска. Я предлагаю рѣшить этотъ вопросъ такъ: при-

знать внѣочередность линіи отъ Рыбинска до Шадринска, не предрѣшая того, куда она выйдетъ. Я долженъ сказать, что если у кого-нибудь есть сомнѣнія относительно постройки этой дороги, то у меня ихъ нѣтъ, потому что въ самомъ трудномъ мѣстѣ этой дороги въ 1902 г. были произведены правительственныя изысканія отъ Красноуфимска до Кыштыма и при переходѣ къ Камѣ (тоже трудное мѣсто), тоже уже намѣченъ переходъ отъ тоннеля къ мосту, а остальное пространство не представляетъ никакихъ техническихъ препятствій. И. В. Годневу извѣстно, что изысканія головного участка дороги, который былъ въ такомъ же положеніи, какъ и эта дорога, начали въ ноябрѣ, а окончили въ январѣ слѣдующаго года. Былъ моментъ, когда эту дорогу можно было выстроить на американскіе капиталы, но теперь этотъ моментъ упущенъ и американскихъ капиталовъ достать нельзя, значитъ ее надо строить на казенныя средства. Я всецѣло поддерживаю эту линію въ разрядѣ внѣочередныхъ и, во всякомъ случаѣ, надо ее вычеркнуть изъ второй очереди и поставить хотя на 1918 годъ. Нельзя допустить того грѣха противъ Россіи, который не разъ уже былъ допущенъ. Такимъ грѣхомъ явится постройка второго пути на протяженіи чуть-ли не на 2.000 верстъ.

И. В. Годневъ. Противъ того, чтобы эта дорога строилась, я не возражаю, но я только возражаю противъ того, чтобы эта дорога шла внѣ очереди. Мнѣ думается, что такое постановленіе, которое вы предлагаете сдѣлать, не только не будетъ имѣть значенія, но уронитъ всякій авторитетъ для другихъ рѣшеній, потому что каждому будетъ казаться страннымъ, что предназначена во внѣочередную постройку на 1917 г. линія, о которой впервые заговорили только въ Комитетѣ, она не была обсуждена детально и не производилось изслѣдованій. Если же вы будете говорить о томъ, чтобы начать постройку этой линіи съ 1918 г., то я не возражаю и присоединяюсь къ такому рѣшенію. Такое рѣшеніе будетъ болѣе авторитетнымъ. Сейчасъ всѣ проекты постройки линій разсматривались и въ Комиссіи Борисова, и въ Комитетѣ, и нигдѣ не признали возможнымъ построить ее въ 1917 году. Слѣдовательно, такое рѣшеніе, принятое нашимъ Совѣщаніемъ, не будетъ авторитетнымъ, а, напротивъ, уронитъ авторитетность постановленія, по крайней мѣрѣ, въ моихъ глазахъ.

Что касается попытки путемъ постройки этой линіи бороться съ Министерствомъ Путей Сообщенія противъ постройки второго

пути, то этотъ мотивъ отпадаетъ, потому что Министерство Путей Сообщенія не можетъ строить вторые пути безъ разрѣшенія Законодательныхъ Учрежденій.

Что касается постройки до Рыбинска и второго пути до Званки, то мы вдвоемъ съ Герценвицемъ настаивали на томъ, чтобы казна строила его на свой счетъ, потому что въ настоящее время у насъ нѣтъ американскихъ капиталовъ. Мы говорили Министру Путей Сообщенія: разъ дорогу надо строить по военнымъ надобностямъ, то стройте, и дали слово, что въ Государственной Думѣ этотъ вопросъ проведемъ въ теченіе двухъ недѣль и, дѣйствительно, провели его въ двѣ недѣли. Сейчасъ дорога уже строится. Вотъ какъ было дѣло.

Что касается дороги до Званки, то я принималъ участіе въ Совѣщаніи по этому вопросу и говорилъ, что къ Петрограду надо провести дорогу, но я не спеціалистъ и не обсуждалъ вопроса, нужно-ли строить второй путь или не нужно, а прямо разсуждалъ такъ, что къ Петрограду надо построить дорогу отъ Званки.

Мы говорили, что въ виду крайней необходимости надо строить линію во что бы то ни стало, такъ какъ нужно пропустить грузы, несмотря на то, что, можетъ быть, эту линію пришлось бы разобрать черезъ годъ. Точно также и на всѣхъ остальныхъ пунктахъ, еслибы мнѣ сказали, что послѣ войны нужно разобрать путь и выстроить другой, Кострома—Кыштымъ, я буду васъ поддерживать. Какъ бы ни былъ хорошъ второй путь, онъ не прорѣзываетъ новой мѣстности, слѣдовательно, будетъ менѣе выгоденъ съ государственной и экономической точки зрѣнія. Пусть новая дорога будетъ дороже, но она прорѣзываетъ новую мѣстность. Поэтому я всемѣрно поддерживаю дорогу Кострома — Кыштымъ, какъ дорогу ближайшей постройки, но не внѣ очереди.

А. А. Бубликовъ. Я снимаю свое предложеніе о внѣочередности постройки линіи Кострома—Кыштымъ, если И. В. Годневъ съ той энергіей и успѣхомъ, съ какими онъ поддерживалъ мою идею о срочной постройкѣ Петроградъ - Рыбинской жел. дорогѣ, обѣщаетъ бороться въ Думѣ противъ второго пути Петроградъ—Омскъ.

И. В. Годневъ. Я не спеціалистъ, мое вліяніе можетъ быть не столь велико, но я ручаюсь, что по силѣ своего разумѣнія буду бороться за постройку этой дороги и всемѣрно поддерживать ее.

А. А. Бубликовъ. Поставимъ постройку этой дороги на 1918 г.

С. Ф. Дунинъ-Марцинкевичъ Я хотѣлъ только присоединиться

къ тому заявленію, которое высказалъ А. А. Бубликовъ, т. е., что мы сейчасъ должны рѣзко и опредѣленно высказать свое авторитетное мнѣніе, что вторые пути въ наше время недопустимы. Такъ какъ на эту тему было много сказано, то я бы, съ своей стороны, присоединилъ бы, что нужно провести ту мысль, которую проводилъ А. А. Бубликовъ, и выразить ее въ особомъ заявленіи, независимо того, нужна-ли постройка той или другой дороги. Это должно быть выражено въ отношеніи любыхъ районовъ, какъ Европейской, такъ и Азіатской Россіи, потому что мы уже знаемъ массу такихъ примѣровъ, когда могли бы обойтись безъ второго пути и соорудить самостоятельную дорогу, но, къ сожалѣнію, мы видѣли обратное, что сооружали вторые пути, оставляя цѣлые районы безъ путей сообщенія. Сейчасъ А. А. Бубликовъ сообщилъ намъ, что какъ-будто назрѣла мысль о сооруженіи второго пути Петроградъ—Омскъ. Если бы этотъ проектъ дѣйствительно осуществился, то была бы сдѣлана большая ошибка. Фактически мы знаемъ сами, что у насъ иногда возникаетъ мысль о сооруженіи второго пути вслѣдствіе какого-то разстройства желѣзнодорожнаго движенія, которое особенно важно во время войны, или заявленій, что не провозимъ грузовъ оттого, что нѣтъ вагоновъ, но всѣ эти побочныя обстоятельства не имѣютъ отношенія къ постройкѣ вторыхъ путей. А, между тѣмъ, такія обстоятельства выдвигаютъ такой громадной важности вопросъ, какъ проложеніе 2-ой пары рельсовъ рядомъ съ существующими. Мы хорошо знаемъ наше желѣзнодорожное хозяйство и знаемъ, что наши желѣзныя дороги далеко не идеальны. Онѣ представляютъ собою какъ бы домъ безъ оконъ и безъ дверей. Еслибы дополнить существующія дороги нѣкоторыми сооруженіями, не проводя второго пути, то онѣ провозили бы не 300 вагоновъ, а 700 и больше. Въ этомъ отношеніи наши желѣзныя дороги нуждаются въ большей поправкѣ и использованіи, прежде чѣмъ приступать къ постройкѣ второго пути. Когда мы сдѣлаемъ всѣ техническія сооруженія для использованія максимума пропускной способности однопутной дороги и убѣдимся, что нельзя больше ничего сдѣлать, только тогда можемъ возбуждать вопросъ, что крайне назрѣла необходимость въ сооруженіи второго пути. Но до того мы, собственно, кажется, не дошли.

Поэтому я, съ своей стороны, присоединяюсь къ такому соображенію, что надо категорически высказать свое заявленіе, что вмѣсто второго пути до Петрограда необходимо создать изъ Сибири

такую самостоятельную дорогу, которая бы разгрузила то направленіе, которое предполагается разгрузить постройкой второго пути.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Я взялъ слово для того, чтобы внести согласительное предложеніе. Если члены Государственной Думы будутъ настаивать на томъ, чтобы не строить второго пути, то этотъ вопросъ самъ по себѣ падаетъ. Я согласенъ съ И. В. Годневымъ, что здѣсь есть цѣлый рядъ вопросовъ, которые вызываютъ сомнѣнія. Эта линія Красноуфимская очень памятна для меня и для А. А. Бубликова, когда мы, будучи молодыми инженерами, работали на этихъ косогорахъ. Хотя здѣсь были произведены изысканія, но, тѣмъ не менѣе, выходъ какъ западный, такъ и восточный недостаточно разработанъ. Поэтому, если есть возможность въ Государственной Думѣ отложить эту линію, то будетъ вполнѣ раціонально отложить постройку ея до 1918 года съ тѣмъ, чтобы произвести болѣе детальную разработку. Съ этой точки зрѣнія согласительное предложеніе, которое внесъ А. А. Бубликовъ, заслуживаетъ вниманія, надо болѣе обстоятельно разработать выходъ.

А. А. Бубликовъ. Я предлагаю остановиться на такомъ рѣшеніи: отнести дорогу № 75 въ первую очередь и признать необходимость немедленныхъ исполнительныхъ изысканій, а линію № 50 считаю внѣочередной.

Н. Н. Изнаръ. Угодно принять это предложеніе? Нѣтъ возраженій? Значитъ, принимается.

А. А. Бубликовъ. Позвольте вернуться къ № 12, обсужденіе котораго мы отложили за отсутствіемъ Н. Н. Кутлера.

Н. Н. Кутлеръ. Нужно сказать, что дорога Кисканъ—Бердяушъ (Міассъ) разсматривалась нѣсколько лѣтъ назадъ. Направленіе на Міассъ выгодно въ томъ отношеніи, что обслуживаетъ богатую мѣстность, съ другой стороны—представляетъ удобство въ томъ отношеніи, что головной участокъ устраняетъ большія техническія трудности, наконецъ, направленіе на Міассъ является болѣе прямымъ соединеніемъ съ Горой Магнитной; а это и есть цѣль для заводовъ Урала, которые нуждаются въ рудѣ. Соединеніе съ Магнитной Горой можетъ быть достигнуто и другимъ способомъ, именно проведеніемъ дороги отъ ст. Полтавской, что составляетъ разстояніе около 120 верстъ. Объ этомъ возбуждалось ходатайство, но тутъ разныя затрудненія. Это соединеніе съ Полтавской даетъ направленіе все же кружное. Устройство этой дороги дастъ большой толчекъ горнопромышленности Урала, пріобщая его къ общепромышленному развитію Юга.

Н. Н. Изнаръ. Эта дорога отнесена къ первой очереди.

Уральскій Представитель. Губернское Земство имѣло въ виду соединить Уральскъ съ Міассомъ, чтобы потомъ былъ выходъ на Бердяушъ.

А. А. Бубликовъ. Итакъ дорога пройдетъ черезъ Магнитную Гору на Челябинскъ черезъ Міассъ?

П. П. Червинскій. Дорога идетъ по восточному склону Урала прямо въ меридіональномъ направленіи на сѣверъ, при чемъ пройдетъ, во-первыхъ, черезъ Гору Магнитную, во-вторыхъ, черезъ Верхне-Уральскъ. Два варіанта одной и той же дороги: на Бердяушъ и на Міассъ. Бердяушъ выбирается потому, что это исходный пунктъ Западно-Уральской желѣзной дороги. (Не слышно). Это простое недоразумѣніе предпочитать направленіе на Міассъ вмѣсто Бердяуша, потому что это только варіантъ одной и той же дороги, и дѣло дальнѣйшаго направлять ее дальше. (Показываетъ по картѣ).

Представитель Уральскаго Военно - Промышленнаго Комитета. Вотъ то, что я предлагаю: линію, параллельную, такъ сказать, существующей Самарской дорогѣ, въ обратномъ направленіи, на Орскъ соединить черезъ Троицкъ съ Міассомъ. Эта линія имѣетъ огромное государственное значеніе, и я предлагаю поставить ее внѣ очереди.

Н. Н. Изнаръ. Угодно ли признать № 12 въ первую очередь? Принято.

А. А. Бубликовъ. Линіи №№ 41, 42, 43, 44, 45 всѣ связаны общей идеей, и трудно говорить объ одной изъ нихъ, не касаясь другой. Онѣ имѣютъ въ виду обслужить нашу Киргизскую Степь. Завѣтная мечта всей Сибири—это такъ называемая южно-сибирская магистраль, съ выходомъ на Орскъ. Комиссія Борисова признала необходимость южно-сибирской магистрали, какъ линіи, имѣющей громадное транзитное значеніе для будущаго. Линія Петропавловскъ—Кокчетавъ, конечно, поспособствуютъ дальнѣйшему экономическому развитію района и представляетъ изъ себя не безвыгодное предпріятіе. Въ свое время было рѣшено строить эту дорогу сперва частнымъ обществомъ, потомъ казенными средствами, а общества частнаго не образовывать, но потомъ она оказалась, какъ часто у насъ бываетъ съ казенными дорогами, непостроенной. Линія Спасскій заводъ—Акмолинскъ весьма важная линія, такъ какъ Спасскій заводъ — могучій источникъ столь необходимой мѣди; теперь она оттуда доставляется гужемъ. Очевидно, его необхо-

димо соединить съ желѣзной дорогой. Линія Барнаулъ—Кузнецкъ будетъ элементомъ той же южно-сибирской желѣзной дороги. Постройка этой дороги предрѣшена, и если концессія не выдана, то имѣетъ быть выдана не сегодня-завтра Обществу Кольчугинской желѣзной дороги. Всѣ эти четыре дороги находятся въ стадіи осуществленія и возраженій встрѣтить не могутъ. Со своей стороны я предложилъ бы поставить ихъ въ первую очередь, какъ ставитъ Комиссія Борисова.

Н. . Изнаръ. Есть возраженія?

С. Ф. Дунинъ-Марцинкевичъ. А. А. Бубликовъ изволилъ заявить, что южная сибирская желѣзная дорога въ направленіи на Кузнецкъ—Барнаулъ принята Комисcіею Борисова вслѣдствіе того, что она представляетъ то, что называется сплошной магистралью на Востокъ и поэтому направленіе измѣнено. Я долженъ вамъ сказать, что направленія на Семипалатинскъ и на Павлодаръ имѣютъ свою длинную исторію, и вопросъ объ этой южной желѣзнодорожной магистрали, я думаю, удостоился такого вниманія со стороны Правительства, какъ ни одна, могу навѣрняка сказать, дорога въ Россіи. Въ первый разъ этотъ вопросъ поднимался еще въ 1908 году. Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ приступила къ разсмотрѣнію этого вопроса въ 1909 году, а кончила въ 1910 году и работала въ теченіе 6 мѣсяцевъ. За это время было около 20 общихъ засѣданій и 60 слишкомъ засѣданій Особыхъ Комиссій и Подкомиссій. Въ этихъ засѣданіяхъ и разсматривалось направленіе какъ разъ спорное: вести ли на Семипалатинскъ или на Павлодаръ—Барнаулъ. Въ эти засѣданіи были приглашены къ участію представители мѣстныхъ интересовъ отъ всѣхъ городовъ, не только Алтая, но и члены Государственной Думы — словомъ, мѣстная интеллигенція была представлена въ самомъ широкомъ видѣ.

Я не буду вдаваться въ детали, но скажу, что въ концѣ концовъ, послѣ самаго тщательнаго разсмотрѣнія и сопоставленія этихъ двухъ направленій, имѣя въ виду, что дѣйствительно южносибирская дорога никоимъ образомъ не будетъ остановлена въ Семипалатинскѣ, а будетъ имѣть продолженіе въ будущемъ, разсматривая этотъ варіантъ Павлоградъ—Барнаулъ съ продолженіемъ на Кузнецкъ и т. д. и сопоставляя еще въ 1910 г. эти два варіанта, все-таки, въ конечномъ итогѣ Комиссія о новыхъ жел. дорогахъ, Совѣтъ Министровъ и Второй Департаментъ всѣ признали, что первоочередность необходимо отдать направленію на Семипала-

тинскъ. Для этого было выставлено много мотивовъ, указанныхъ въ журналѣ Комиссіи Борисова, такъ что это рѣшеніе вовсе не было внесено подъ давленіемъ мѣстныхъ представителей.

Собственно говоря, это, можетъ быть, и дѣлаетъ честь мѣстнымъ представителямъ, что въ концѣ концовъ, они сумѣли добиться своего, отстоять свои интересы и расположить Правительство въ свою пользу, но, собственно говоря, это вовсе не такъ. Я не буду говорить о деталяхъ, вопросъ не въ этомъ. Не мѣстные представители, а тщательное детальное разсмотрѣніе вопроса привело къ убѣжденію, чтобы вести дорогу именно на Семипалатинскъ. Для насъ является совершенно непонятнымъ, какъ можно говорить, что рѣшеніе о направленіи принято совершенно случайно. Скажу, что рѣшеніе 1910 года было одобрено, но случайно постройка принята была за счетъ казны, и вотъ возникъ споръ между Министерствомъ Путей Сообщеній и Министерствомъ Финансовъ. Министерство Финансовъ не даетъ денегъ, вопросъ съ постройкой затягивается и вновь въ 1913 году вносится на обсужденіе Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, куда мѣстные представители даже не были допущены, такъ что о давленіи вопроса быть не могло. Въ 1913 году, послѣ тщательнаго разсмотрѣнія, этотъ варіантъ на Семипалатинскъ былъ принятъ единогласно. Если въ 1910 году было еще особое мнѣніе со стороны Министерства Путей Сообщенія и Министерства Финансовъ, въ 1913 году рѣшеніе было принято единогласно, и ни о какомъ давленіи мѣстныхъ представителей не могло быть и рѣчи, такъ какъ таковые не были допущены. Нельзя не обратить вниманія на такія обстоятельства—это историческіе факты. Вѣдь не можетъ же, въ самомъ дѣлѣ, вопросъ послѣ такого тщательнаго изученія и разбора, не можетъ же онъ рѣшаться такъ-себѣ, на авось. Очевидно, были для этого какія-нибудь серьезныя основанія, которыя заставили Правительство считаться съ мнѣніемъ мѣстныхъ представителей. Здѣсь мы собрались для того, чтобы выразить свои мѣстныя нужды, чтобы намъ строили дороги такъ, какъ намъ нужно, такъ какъ мы не можемъ приспособливать нашихъ интересовъ къ интересамъ желѣзныхъ дорогъ, а, напротивъ, жел. дороги должны приспособливаться къ нашимъ нуждамъ. А. А. Бубликовъ неправильно указывалъ, что эта никчемная дорога и что она проходитъ по пустынямъ. Если вы потребуете, я могу въ деталяхъ и цифрахъ доказать вамъ, почему именно принятъ Семипалатинскъ, а не Павлодаръ. Если это направленіе на Семипалатинскъ было принято и въ 1910 г.

и въ 1913 году, то это что-нибудь да значитъ. Я согласенъ, что направленіе Павлодаръ — Барнаулъ очень нужное, Сибирь велика, и если мы пришли къ рѣшенію, что назрѣла необходимость въ направленіи Павлодаръ — Барнаулъ, то изъ-за этого нельзя игнорировать нужду, которая назрѣла еще въ 1910 году. Нельзя говорить: если мы вамъ дадимъ на Павлодаръ, то не дадимъ вамъ на Семипалатинскъ. Районъ Павлодаръ — Барнаулъ — Кузнецкъ заслуживаетъ свою собственную желѣзную дорогу, но я заявляю, что нельзя изъ-за этого лишать дороги Семипалатинскъ. Я просилъ бы Комиссію серьезно отнестись къ этому вопросу, и при разсмотрѣніи южно-сибирской дороги не исключать Семипалатинское направленіе, такъ какъ оно уже утверждено и, можетъ быть, уже строилось бы, если бы не военныя обстоятельства. Разъ вы рѣшаете сейчасъ постройку желѣзныхъ дорогъ для Европейской Россіи и для Сибири на многіе годы впередъ, я скажу вамъ, что изъ 40 тысячъ верстъ, которыя намѣтили для Европейской Россіи, 5000 верстъ для Сибири слишкомъ мало. Послѣ войны мы должны стремиться вызвать къ жизни всѣ силы, всѣ богатства Россіи, и что же мы дѣлаемъ? Мы отрѣзаемъ такіе куски, которые, можетъ быть, въ самомъ недалекомъ будущемъ, дадутъ Россіи громадныя богатства. Если вы ознакомитесь съ матеріаломъ, то вы убѣдитесь, что направленіе на Семипалатинскъ не случайное, что всѣ мѣдныя руды, всѣ ископаемыя находятся въ направленіи именно на Семипалатинскъ. Я не говорю здѣсь о деталяхъ; если кто желаетъ, я могу ихъ привести, но я еще разъ ходатайствую, чтобы къ линіи, которая уже Высочайше одобрена, прибавить линію на Семипалатинскъ.

А. А. Скороходовъ. Я сказалъ бы, господа, что къ тѣмъ четыремъ линіямъ, которыя называлъ А. А. Бубликовъ, когда мы говорили о Сибирскихъ дорогахъ, нужно, во всякомъ случаѣ, прибавить №№ 45 и 46. Я бы взялъ еще сюда и №№ 51 и 93, потому что, говоря о Сибирскихъ дорогахъ, надо говорить о всѣхъ вообще. Мы совсѣмъ безъ дорогъ. Прорѣзавъ нашъ громадный край однимъ Великимъ Сибирскимъ путемъ, этимъ самымъ насъ заставили нести колоссальный трудъ. Наши неисчислимыя богатства представляютъ изъ себя громадное количество грузовъ и сырья. Мы, сибиряки, въ теченіе уже 1½ лѣтъ забыли, что значатъ частныя отправки съ востока на западъ. Если мы съ вами взглянемъ на эту громадную страну, которая сейчасъ все поставляетъ для нашей арміи, для

ближайшаго тыла, то станетъ ясно, что намъ нужны желѣзныя дороги не только въ первую очередь, но и внѣ очереди, потому что и вамъ безъ насъ будетъ плохо. Представьте себѣ, что сегодня намъ нужно все отправлять на западъ, а завтра, можетъ быть, придется отправлять въ обратномъ направленіи на востокъ—какъ мы будемъ тогда страшно раскаиваться въ томъ, что мы не подумали объ этомъ большомъ богатомъ краѣ, о томъ, что мы можемъ потерять жемчужину Россіи. Мы должны принять во вниманіе, что всѣ наши Сибирскія дороги должны разсматриваться въ совокупности, что намъ нужны параллельные пути. Сѣверная магистраль не можетъ быть проведена вся по тому варіанту, который предлагалъ здѣсь художникъ Борисовъ, но взять смѣшанный водно-желѣзнодорожный путь мы можемъ. Взявъ желѣзную дорогу Енисейскъ—Томскъ, мы получаемъ дальше до Тобольска громадную водную магистраль. Дальше мы имѣемъ сѣверно-южно-желѣзнодорожную магистраль. Если вы отъ Томска до Тобольска построите желѣзнодорожную линію, то этимъ самымъ будетъ закончена наша сѣверная водно-желѣзнодорожная магистраль. Если мы говоримъ про южную магистраль, то здѣсь совершенно другой разговоръ. Посмотрѣвъ на карту Сибири, вы увидите, что хлѣбъ расположенъ къ югу отъ жел. дороги, и эту желѣзную дорогу необходимо сдѣлать потому, что она прорѣжетъ самыя хлѣбородныя наши мѣста. Линія Барнаулъ — Семипалатинскъ идетъ по хлѣбородной долинѣ Алея. Это единственная въ мірѣ по хлѣбородности долина, колоссальная житница, но эту житницу мы, господа, бережемъ. Обращаясь къ представителямъ гор. Москвы, которые страшно заинтересованы въ Ташкентскомъ районѣ, мы говоримъ, что Семипалатинская дорога должна быть построена въ первую очередь, чтобы Семипалатинскъ-Вѣрный соединить съ Ташкентомъ и чтобы дать нашему хлѣбу выходъ на ближайшій рынокъ. Въ настоящее время нашъ крестьянинъ въ хорошіе урожайные года получаетъ 40—43 коп. за пудъ такой великолѣпной пшеницы, которую вы здѣсь не покупаете дешевле 1½ рубля. Если мы дадимъ выходъ этой пшеницѣ сюда, тогда та пшеница, которая здѣсь есть, получитъ свое естественное тяготѣніе для выхода на рынокъ Европейской Россіи и далѣе. Всѣ сибирскія дороги связаны вмѣстѣ, и наши сибирскіе интересы настолько еще не обслужены, настолько забыты, что мы чувствуемъ себя, такъ сказать, гражданами третьяго сорта. Какъ насъ забывали до войны, такъ о насъ думаютъ мало и теперь. Подумайте, господа,

вѣдь мы уже не первый разъ даемъ вамъ колоссальное количество продуктовъ. 13 лѣтъ тому назадъ въ голодный годъ мы васъ кормили, и теперь тоже Сибирь снабжаетъ васъ масломъ, хлѣбомъ и мясомъ. Такъ дайте же намъ возможность дышать по-человѣчески. Мы просимъ минимумъ того, что намъ нужно, и мы будемъ благодарны вамъ, если вы начнете строить у насъ желѣзныя дороги въ ближайшее десятилѣтіе, если и не внѣочередныя дороги, то дороги первой очереди. Скажите, господа, ваше вѣское слово, скажите, что сибирскія дороги надо строить въ это ближайшее десятилѣтіе, и пусть къ вашимъ словамъ прислушается Правительство. Сибирь уже не есть та Сибирь, которая считалась чѣмъ-то очень отдаленнымъ, а это такая же часть Россійскаго Государства, какъ, напр., Московская губернія. Развивайте ваши желѣзныя дороги, но дайте же и намъ не задыхаться, дайте намъ возможность вывезти тотъ хлѣбъ, который въ данную минуту совершенно пропадаетъ.

Есть мѣстности, гдѣ пшеница высокой натуры, первосортная оцѣнивается въ 25 к. за пудъ, потому что нѣтъ путей сообщенія, по которымъ можно было бы ее перевозить. Поэтому мы просимъ признать первоочередными тѣ дороги, которыя я назвалъ, хотя бы съ 1917 года.

Н. Н. Бубликовъ. Никто не предъявлялъ возраженій противъ того, чтобы эти пять линій оставить въ первой очереди. Возраженія были сдѣланы только противъ выхода южно-сибирской магистрали. Представитель Семипалатинскаго Военно-Промышленнаго Комитета отстаивалъ, чтобы южно-сибирская магистраль пошла, считаясь съ ея большимъ транзитнымъ направленіемъ на Семипалатинскъ, а Комиссія Тов. Мин. Борисова признала, чтобы она шла безъ захода въ Семипалатинскъ. Комиссія считала, что три линіи, сходящіяся въ Семипалатинскѣ, прекрасно обслуживаютъ его интересы и подчинять интересы транзитной линіи интересамъ Семипалатинска при такихъ условіяхъ нераціонально.

Я не буду диспутировать съ представителями Семипалатинска, а буду объективно докладывать то, что постановила Комиссія.

Было 66 засѣданій, въ которыхъ такъ безумно много говорилось и приводились ничего не стоящія цифры, хотя и говорили, что брали ихъ изъ статистики. Но какая тамъ можетъ быть статистика въ Сибири, когда у насъ въ Европейской Россіи до сихъ поръ нѣтъ приблизительно точной статистики? Часто составляютъ планы съ забвеніемъ тѣхъ основныхъ директивъ, которыя должны

класться въ основу сужденій о постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ и которыя кладутся во всей Европѣ. Эта Комиссія умерла, и 1 ноября собирается новая Комиссія при Министерствѣ Путей Сообщенія и, къ сожалѣнію, какъ разъ начнетъ свои работы съ изученія направленія южно-сибирской дороги, по которому сейчасъ предполагаютъ проводить эту дорогу на Семипалатинскъ или на Барнаулъ. Новыхъ доводовъ къ тому, что даетъ эта карта, новая Комиссія не можетъ ни прибавить, ни убавить. Вся ариѳметика въ основѣ ничего не прибавляетъ. Я думаю, что мы очень трудно сдвинемся съ мѣста, если пойдемъ по пути безконечнаго спора о томъ, куда эту линію проводить. Поэтому намъ не слѣдуетъ останавливаться на такихъ деталяхъ вопроса, которыя, такъ сказать, психологически уничтожили Комиссію о новыхъ дорогахъ, а идти дальше, тѣмъ болѣе, что этотъ вопросъ не имѣетъ существеннаго значенія и большой роли не играетъ. Намъ нужна южно-сибирская магистраль съ тѣмъ или инымъ выходомъ, и ее надо помѣстить въ первую очередь, а окончательное рѣшеніе предоставить Комиссіи, буде она найдетъ новые выходы, можетъ рѣшить вопросъ о конечномъ пунктѣ, а мы могли бы остаться при нашемъ рѣшеніи оставить южно-сибирскую магистраль.

С. Ф. Дунинъ-Марцинкевичъ. Я прошу не исключать направленія на Семипалатинскъ. Я приводилъ такія соображенія, что это направленіе имѣетъ свои жизненныя данныя и поэтому не слѣдуетъ изъ-за того, что назрѣло новое направленіе, нужна еще новая дорога въ Сибирь, исключать старое. Я не говорю, что это окончательное рѣшеніе о южно-сибирской дорогѣ, можетъ быть она будетъ имѣть выходъ въ Иркутскѣ. Но сейчасъ вы не построите южно-сибирскую магистраль на Иркутскъ, какъ первоочередную задачу и какъ имѣющую свои самостоятельныя заданія на участкѣ Иркутскъ—Семипалатинскъ. Если вы примете заданія Комиссіи Борисова, опредѣленно высказавшейся за направленіе южно-сибирской дороги на Павлодаръ и считаете, что направленіе на Семипалатинскъ должно быть исключено, какъ не заслуживающее вниманія, то это дѣло другое. Но если у васъ нѣтъ данныхъ, чтобы принять такое рѣшеніе, и если вы пожелаете выслушать насъ, то можно привести тѣ данныя, которыя заставили меня настаивать на моемъ предложеніи, не въ томъ засѣданіи, о которомъ А. А. Бубликовъ говорилъ, послѣ котораго члены очень утомились, а въ засѣданіи 1913 г. Это было совсѣмъ другое засѣданіе съ участіемъ общественныхъ

представителей, гдѣ участники засѣданія свободно высказывали свои мнѣнія и никто не давилъ на нихъ. На этомъ совѣщаніи высказались за направленіе на Семипалатинскъ. Поэтому я покорнѣйше прошу поставить вопросъ, исключить-ли линію на Семипалатинскъ отъ Акмолинска или нѣтъ.

А. А. Бубликовъ. Я думаю, единственный выходъ въ согласіи со всѣми признать магистраль на Барнаулъ, затѣмъ голосовать, признаемъ-ли мы линію Акмолинскъ—Семипалатинскъ. Я бы предложилъ Собранію признать пять линій, какъ рѣшено въ Комиссіи Борисова, включенными въ первую очередь, а затѣмъ голосовать линію Семипалатинскъ. № 1—5 оставить въ первую очередь, а затѣмъ голосовать, нужна-ли линія Акмолинскъ—Семипалатинскъ.

Н. Н. Изнаръ. Угодно принять предложеніе о включеніи линій № 1—5 въ первую очередь, а линіи Акмолинскъ—Семипалатинскъ во вторую? Кто желаетъ принять ее во вторую очередь, прошу сидѣть, а кто желаетъ включить въ первую очередь, прошу встать. Принята вторая очередь.

А. А. Бубликовъ. Линія № 46 Вѣрный—Джаркентъ—Кульджа включена въ первую очередь. Объ этой линіи въ свое время очень много писалось и говорилось. Это богатѣйшій районъ, который желательно соединить съ другими линіями, но я съ трудомъ усваиваю себѣ, дѣйствительно-ли намъ нужно идти въ чужіе районы, когда у насъ такъ много своихъ первоочередныхъ нуждъ. Вообще, для меня этотъ вопросъ представляетъ нѣкоторыя сомнѣнія.

П. П. Червинскій. Тутъ есть ошибка, которую надо исправить. Намъ было сказано до Китайской границы, а на словахъ объясняли, что отъ границы на Кульджу, а Китайская граница за Кульджу 100 вер. Я просилъ бы исправить эту ошибку и написать—Китайская граница.

Н. Н. Изнаръ. Весь вопросъ состоитъ въ томъ, оставить ли эту линію въ первой очереди, какъ сказано въ запискѣ Тов. Мин. Борисова, или перенести ее во вторую. Угодно-ли Собранію перенести эту линію изъ первой очереди въ какую-нибудь другую?

Голоса. Во вторую. (Принято).

В. Т. Половниковъ. Я не знаю, какіе были мотивы къ включенію этой линіи въ первую очередь, но думаю, что главный мотивъ былъ тотъ, что у Кульджи нашелся уголь. Я 4 года работалъ въ этой мѣстности, какъ геологъ.

Н. Н. Изнаръ. Г.г., угодно эту дорогу поставить въ первую очередь (Голоса.—„Угодно“). Принято.

П. П. Червинскій. Г.г., эта дорога сама по себѣ отъ Кульджи очень короткая. Когда вы пойдете отъ Вѣрнаго на востокъ до селенія Зайцевскаго, то увидите, что эта дорога дойдетъ до самаго населеннаго пункта во всемъ Семирѣчьи и до цѣлаго ряда крупныхъ казачьихъ станицъ, которыя расположены какъ разъ подъ снѣговыми горами, по подгорьямъ въ жаркихъ сухихъ мѣстахъ. Все живое только подъ горами; тамъ источники стекаютъ съ горъ, Ихъ перехватываютъ арыки и поливаютъ пастбища. За селомъ Зайцевскимъ идутъ менѣе населенныя мѣста, но которыя могутъ быть орошаемы. Затѣмъ дорога пересѣкаетъ рѣку непосредственно въ направленіи станицы Долговской. Рѣка проходитъ черезъ нашъ уѣздный городъ Джаркендъ на границѣ Харгосъ. Вся эта линія проходитъ надъ рѣкой. Эта сѣть въ постройкѣ и проходитъ, тамъ гдѣ Джаркендъ. Въ этой мѣстности поспѣваетъ великолѣпный виноградъ, дивные персики, которые продаются 10 к. за гарнецъ. По параллели это то же, что Вѣрный, но благодаря тому, что здѣсь край съ сѣвера закрытъ горами, онъ имѣетъ климатъ болѣе мягкій, чѣмъ Вѣрный. Возможно, что тамъ можно развить хлопководство,—пока его тамъ нѣтъ, — судя потому, что на 43-ей параллели эта мѣстность и прикрыта горами отъ сѣверныхъ вѣтровъ, на это можно разсчитывать. Эта дорога сама по себѣ самодовлѣющая. Семирѣченская дорога сама ее построитъ въ будущемъ. Я думаю, что эта маленькая дорога (не 380 в., а 300 в.) имѣетъ экономическое значеніе и важна, какъ мѣстная дорога, которая облегчитъ намъ экономическое завоеваніе въ этомъ краѣ.

Н. Н. Изнаръ. Можетъ быть вы признаете возможнымъ оставить эту дорогу въ той очереди, въ которой инженеръ Борисовъ ее оставилъ? Во-вторую очередь угодно поставить, или угодно голосовать. (Голоса). „Во вторую очередь"). Принято.

А. А. Бубликовъ. Слѣдующимъ номеромъ идетъ Ачинскъ-Енисейская жел. дорога, Я просилъ бы выступить докладчикомъ когонибудь другого. Можетъ быть, С. В. Востротинъ согласится?

С. В. Востротинъ. Я извиняюсь, я не подготовленъ къ докладу. Но разъ мнѣ предлагается высказаться, я дамъ общій отчетъ, чтобы вы могли познакомиться, въ чемъ тутъ дѣло. Если вы обратите вниманіе на эту карту Сибири, то увидите, что центральная Сибирь осталась внѣ намѣченнаго плана Сибирскаго пути. При обсужденіи предшествующей дороги А. А. Бубликовъ намѣтилъ черту тутъ (показываетъ по картѣ), значитъ, такова маги-

страль Южно-Сибирскихъ ж. д. Очевидно, этотъ вопросъ неясно стоитъ во всѣхъ умахъ. Въ чемъ же дѣло? А. А. Скороходовъ довольно ярко обрисовалъ наше хозяйство, изобиліе громоздкихъ и мало цѣнныхъ грузовъ, которые ищутъ выхода на Челябинскую линію. Но дальность разстоянія всѣхъ пугаетъ, а также пугаетъ жел.-дор. тарифъ, который ложится бременемъ на эти продукты. Что касается сибирскихъ пространствъ, то просто теряется тутъ умъ, ибо центральная Сибирь отъ морскихъ портовъ отстоитъ на западъ — на 5 тыс. верстъ и на востокъ — 5 тыс. верстъ. Эти разстоянія создаютъ такое положеніе, при которомъ нигдѣ въ мірѣ никакіе, а особенно малоцѣнные сельско-хозяйственные грузы не могли бы отправляться ни на востокъ, ни на западъ. Вотъ почему Особое Совѣщаніе ничего не намѣтило въ смыслѣ схемы пути въ центральной Сибири. Ибо въ центрѣ Сибири создается мертвая точка, откуда нѣтъ выхода ни на западъ ни на востокъ. И только за послѣднія 10—15 лѣтъ начинаетъ проясняться горизонтъ: естественно, что какую бы дорогу вы ни проводили — на западъ или на востокъ—тарифъ насъ сгубитъ, но надо искать выхода, неужели его нѣтъ?' И вотъ мы, сибиряки, начинаемъ думать, искать, на чемъ остановиться. Нельзя ли использовать наши водные пути, ведущіе въ океанъ, правда, холодный, непріютный, но все же дающій дешевый выходъ для нашихъ сельско-хозяйственныхъ грузовъ? Такой путь прохожденія грузовъ демонстрированъ былъ черезъ Обь и Енисей и черезъ Карское море на европейскій рынокъ. Но эти водные пути не даютъ разрѣшенія той громадной задачи, которая сейчасъ, въ настоящее время, встаетъ передъ нами (показываетъ по картѣ). Вотъ здѣсь намѣчено двѣ вѣтки: одна намѣчена красной чертой, а другая зеленой: на Енисейскъ—Ачинскъ и на Енисейскъ—Томскъ. Эта черта объясняетъ, почему обнаруживается такого рода разрѣшеніе вопроса въ смыслѣ вывоза нашихъ сельско-хозяйственныхъ грузовъ, въ смыслѣ выбрасыванія груза на міровой рынокъ. Именно здѣсь-то и вопросъ: какъ создать выходъ изъ Обьскаго бассейна? Какъ создать внутренній водный путь и внѣшній, для соединенія бассейна Оби и Енисея каналомъ и затѣмъ выходъ на море. Вы помните, какъ 25 лѣтъ назадъ разрѣшался въ правительственныхъ сферахъ вопросъ о постройкѣ Енисейскаго канала: на это было потрачено 8 милл. руб., прошло много лѣтъ и Правительствомъ этотъ каналъ признанъ негоднымъ. Теперь снова происходятъ изысканія, какъ проложить

путь. Указывалось на необходимость соединенія желѣзной дороги съ бассейномъ Оби и Енисея, разъ навсегда разрѣшить этотъ вопросъ о постройкѣ такой желѣзной дороги. Этотъ вопросъ не долженъ вызывать серьезныхъ сомнѣній: разъ связывается каналомъ бассейнъ Оби и Енисея, разстояніемъ 160 верстъ, то нельзя оставлять далѣе этотъ вопросъ висящимъ въ воздухѣ: нужно каналъ связать съ магистралью южно-сибирской жел. дороги. Эта связь намѣчается въ направленіи Чулымъ — Ачинскъ—Томскъ. То или другое направленіе разрѣшитъ эту задачу, то-есть соединитъ два бассейна, обезпечитъ провозъ различнаго рода грузовъ на западъ черезъ потокъ водъ прямымъ путемъ черезъ Енисейскъ—Чулымъ—Ачинскъ. Я лично, признавая обѣ эти дороги чрезвычайно важными, имѣющими большое значеніе, по чисто государственнымъ общимъ соображеніямъ, считалъ бы наиболѣе правильнымъ провести обѣ дороги, но такая затрата средствъ, по государственнымъ соображеніямъ, въ настоящее время признается невозможной, поэтому надо отдать какой-нибудь предпочтеніе. Я бы предложилъ соединеніе Енисейска съ Ачинскомъ вотъ по какимъ соображеніямъ. (Показываетъ по картѣ). Прежде всего посмотрите на краткость разстоянія. Здѣсь всего 300 верстъ. (Голосъ: „285 верстъ"). Здѣсь же 500 верстъ. Если доводить линію до Ачинска, то пришлось бы добавить еще 160 верстъ, а здѣсь добавить (показываетъ) еще 60 верстъ. Вотъ это одно довольно крупное соображеніе—краткость разстоянія—которое говоритъ въ пользу этого направленія. Есть еще другое направленіе для соединенія съ Сѣвернымъ морскимъ путемъ, о которомъ говорятъ уже лѣтъ 15—20: по Енисею. Нужно сказать, что эта рѣка неодинаково судоходна, именно она судоходна вблизи Енисейска для судовъ не глубже 15—18 футовъ.

При такихъ условіяхъ, въ которыхъ сейчасъ находится судоходство, не разъ морскія суда черезъ Карское море проходили изъ Англіи или любого европейскаго порта въ эту рѣку, поднимались вверхъ по теченію и бросали якорь противъ бульвара г. Енисейска, поднявшись на 2200 верстъ. Вотъ каковы условія на этой рѣкѣ. Дальше путь по рѣкѣ Енисею отъ Енисейска до Красноярска представляетъ значительныя трудности, не потому, что судоходства нѣтъ, оно есть, но во время судоходства уровень воды падаетъ настолько низко, что дѣлаетъ невозможнымъ подходить глубоко сидящимъ баржамъ. Чтобы углубить рѣку, пришлось бы снимать дно на значительномъ протяженіи. Еще въ 1913 г. суда могли

проходить здѣсь, но уже въ 1914 году не могли пройти отъ Енисейска до Красноярска и вынуждены были частью зазимовать въ Енисейскѣ. То же повторилось и въ нынѣшнемъ году. Несмотря на всѣ препятствія и трудности, суда проходятъ Карское море, черезъ ледъ, громадный путь пройдутъ, и вотъ какихъ-нибудь 300 верстъ рѣка не позволяетъ пройти; всѣ труды даромъ, все на смарку. Выходитъ, что весь громадный путь отъ европейскаго порта до Енисея для судовъ дешевле, чѣмъ этотъ путь въ 330 верстъ. Это вызываетъ крайнюю необходимость скорѣйшаго осуществленія пути, т. е. связи той части рѣки Енисея, которая является судоходной для рѣчныхъ судовъ, а при нѣкоторыхъ приспособленіяхъ и для морскихъ судовъ съ осадкой не болѣе 15 фут. Но разъ задача поставлена такъ: требовать скорѣйшаго осуществленія этого пути, то это заставляетъ меня склониться къ направленію Ачинскъ—Енисейскъ, какъ кратчайшему пути. Здѣсь еще есть то соображеніе, что направленіе Ачинскъ—Енисейскъ выдвигается на востокъ приблизительно на 300 верстъ по восточной магистрали, такъ что суда скорѣе въ восточномъ направленіи попадутъ къ цѣли, чѣмъ бы они попали въ западномъ направленіи. Если нужно считаться съ тѣмъ, что грузы пойдутъ на востокъ скорѣе, чѣмъ на западъ, то уже это одно обстоятельство заставляетъ меня склоняться къ выбору пути на Ачинскъ, какъ къ постройкѣ первоочередной. Еще два обстоятельства заставляютъ выбирать этотъ путь въ первую очередь. Во-первыхъ, отъ Минусинска до Ачинска уже построена вѣтка; если бы этой вѣтки не было, то можно было бы говорить о западномъ направленіи, но разъ выходъ для соединенія сѣвера и юга обезпеченъ, то сомнѣваться уже далѣе нечего, такъ какъ обезпечена возможность постояннаго сношенія. Я сказалъ бы дальше объ этомъ пути, но боюсь затруднять настоящее Собраніе дальнѣйшими соображеніями. Во-вторыхъ, путь не остановится, онъ пойдетъ дальше въ южный край, въ ту Монголію, съ которой въ Сибири имѣются торговыя связи, намѣчается связь центральной Азіи съ монгольскимъ краемъ по рѣчному водному пути, которое выводитъ далѣе на океанскую дорогу въ любой европейскій портъ. Тутъ уже является значеніе этого вопроса не только мѣстное, а, я сказалъ бы, обще-государственное, даже обще-политическое большого масштаба. Вполнѣ признавая цѣлесообразность постройки и значенія дороги Ачинскъ — Енисейскъ, я поддерживаю линію Енисейскъ — Томскъ, которая собственно и поддерживается Пере-

селенческимъ Управленіемъ, въ интересахъ планомѣрной колонизаціи въ этомъ районѣ. Переселенческое Управленіе совершенно резонно поддерживаетъ этотъ варіантъ. И я скажу, если возможно разрѣшить эту дорогу, выскажитесь за нее, и я не пожалѣю, что занялъ ваше время. Насколько неотложна эта задача, видно изъ того, что послѣдняя экспедиція этого года подошла только къ Енисейску, не проникла дальше и вынуждена была прекратить свои операціи, достигнувъ только протяженія 300 верстъ до цѣли. Это все и заставляетъ меня склониться къ мысли о первоочередности, даже внѣочередности этого направленія. Эта желѣзная дорога удовлетворитъ въ полной степени государственную нужду, я уже не говорю о тѣхъ мѣстныхъ нуждахъ, о которыхъ говорилъ въ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ А. А. Бубликовъ (я не совсѣмъ согласенъ съ нимъ); А. А. Бубликовъ говорилъ, что дорога пойдетъ по мѣстамъ безлюднымъ, ненаселеннымъ. Вотъ это есть тотъ варіантъ, о которомъ думаетъ сибирская мысль. Если проводить южно-сибирскую магистраль, то вывести ее можно до Иркутска, Канска или Красноярска. Я бы считалъ, что этотъ вопросъ долженъ быть разрѣшенъ въ самомъ непродолжительномъ времени и должна быть организована государственная спеціальная экспедиція съ ассигнованіемъ опредѣленной суммы, которая, не щадя расходовъ, должна выяснить этотъ вопросъ. Такъ или иначе, но вопросъ долженъ быть рѣшенъ. Я съ точностью указывать направленія выхода жел. дорогъ не могу, будетъ ли выходъ въ Красноярскѣ или въ другомъ мѣстѣ, это также подлежитъ еще разрѣшенію, но для насъ ясно, что требуется безотлагательное разрѣшеніе вопроса.

А. А. Скороходовъ. Я, конечно, не стану ни въ коемъ случаѣ спорить съ тѣми доводами, которыя приведены С. В. Востротинымъ, но я приведу вамъ цифровыя данныя. Дѣло въ томъ, что Енисейская губ. производитъ зернового хлѣба, одной пшеницы 8 милл. пудовъ, и все это расходуется въ самой губерніи или въ ея районѣ, слѣдовательно, вывозить хлѣбный запасъ, который у ней имѣется, она Великимъ Сибирскимъ путемъ, во всякомъ случаѣ, не будетъ. Если обратить вниманіе на самую р. Енисей, какъ я говорилъ въ своей первой рѣчи, то нужно сказать, что Енисейскъ это колоссальный внутренній портъ, который вами и намѣчался. Дальше его значеніе будетъ еще больше. Ясно, что Западная Сибирь своихъ грузовъ никогда не будетъ отправлять черезъ Обь, ибо Обь имѣетъ

громадный выносъ и обладаетъ громаднымъ баромъ для судовъ до 12 ф. А Енисей—это какъ будто самой природой созданный шедевръ, онъ имѣетъ гранитное, неразмываемое русло, ничего не несетъ, имѣетъ совершенно янтарную чистую воду, никакого бара въ немъ нѣтъ. Енисей судоходенъ до самаго Енисейска. Это единственная въ мірѣ рѣка, представляющая собою гранитный каналъ, проходимый даже для морскихъ судовъ, вполнѣ обезпечивающій судоходство до Карскаго моря во все время навигаціи. Внѣ всякаго сомнѣнія, что для сибирскаго экспорта, именно для экспорта изъ Восточной Сибири, портомъ долженъ быть Енисейскъ. И насъ очень удивляетъ настойчивость, что вы въ первую голову хотите провести дорогу до Ачинска. Вѣрно, что отъ Минусинска идетъ дорога до Ачинска, кажется, уже и функціонируетъ, но дальнѣйшее ея продолженіе намѣчается невѣрно. Еще, если бы Енисейская губ. имѣла такіе громадные запасы хлѣба, которые подлежали бы вывозу, я бы понялъ, но разъ этого нѣтъ, то зачѣмъ же вести дорогу на Ачинскъ? Хлѣбные грузы идутъ изъ Омска, поэтому нужно соединеніе Омска съ Томскомъ. Много разъ на этомъ настаивали и въ Переселенческомъ Вѣдомствѣ, такъ какъ эта желѣзная дорога необходима для интересовъ населенія, въ интересахъ колонизаціи, для разработки мѣстныхъ богатствъ: лѣсного богатства, залежей желѣза, чугуна. Здѣсь лучшій гонтовой лѣсъ (здѣсь Чулымское лѣсничество). Здѣсь должна пройти къ сѣверу желѣзная дорога отъ Чулыма. Нужно разъ навсегда сдѣлать коррективъ той громадной ошибки, которая была сдѣлана постройкой канала. Разъ навсегда надо рѣшить вопросъ о соединеніи двухъ бассейновъ: Оби и Енисея.

Этотъ сѣверный морской путь великолѣпное достиженіе для экспортныхъ грузовъ. Стоитъ посмотрѣть на страницу 75-ую этихъ трудовъ, гдѣ говорится, что сѣверный путь мало обслѣдованъ. Достаточно странный курьезъ для одного и того же журнала. Такъ что въ данномъ случаѣ, если говорить о государственномъ значеніи желѣзной дороги, то мы не оспариваемъ, что нужно дать вѣтку на Ачинскъ. Ясно, что для томскаго желѣзнодорожнаго фрахта, если возьмете грузы съ Ново-Николаевска, будетъ разница въ 25 верстъ, для хлѣбныхъ грузовъ это разница колоссальная. Пароходные фрахты одинаковые, они повезутъ за тѣ же 5—7 коп. отъ Барнаула и отъ Ново-Николаевска. Затѣмъ, господа, еще разъ напомню вамъ, что желѣзная дорога Енисейскъ—Томскъ есть ча-

стичное рѣшеніе сѣверной магистрали. Это будетъ то, къ чему стремилась когда-то государственная мысль тѣхъ людей, которые дѣлали эту попытку, сооружая Обь-Енисейскій каналъ; никто не виноватъ, что истратили на это милліоны. Я скажу слѣдующее: люди не сосчитали, какой запасъ имѣется воды, онъ оказался безконечно малъ, каналъ вышелъ съ малой пропускной способностью и обслужить ничего не могъ. Дальше государственная мысль работала въ этомъ же направленіи, дальше хотѣли создать водное направленіе Байкалъ съ приуральскимъ райономъ. Я подчеркиваю, что сѣверной водной магистрали въ Сибири нѣтъ, ибо въ послѣднее время, передъ началомъ войны, были истрачены громадныя деньги на изысканіе трансъ-уральскаго воднаго пути, и если онъ будетъ осуществленъ, то нѣтъ никакого сомнѣнія въ томъ, что этотъ путь долженъ упереться въ желѣзнодорожную магистраль. Иначе всѣ затраты, которыя произведены, пропадутъ даромъ. Мы не споримъ противъ того, чтобы было соединеніе линій отъ Ачинска, дайте намъ вѣтку на село Мишкино(?) и мы ничего говорить не будемъ. Въ первую же очередь должна быть построена желѣзнодорожная линія отъ Енисейска до Томска.

Н. Н. Изнаръ. Позвольте объявить, что завтрашнее засѣданіе начнется въ половинѣ второго, а затѣмъ, если намъ не удастся закончить, то будетъ вечернее въ половинѣ девятаго.

Представитель Томскаго Областнаго Комитета. Въ государственной росписи на 1914 годъ было ассигновано 100.000 руб. на изысканія линіи Томскъ—Енисейскъ, но вслѣдствіе военныхъ обстоятельствъ кредитъ этотъ былъ задержанъ и изслѣдованія эти оставлены. Въ настоящее время и въ проектѣ Комиссіи подъ предсѣдательствомъ Борисова и въ проектѣ Комиссіи подъ предсѣдательствомъ Бубликова эти двѣ линіи расположены такимъ образомъ, что Томскъ—Енисейскъ попадаетъ во вторую очередь, а Ачинскъ—Енисейскъ въ первую. При всемъ желаніи отыскать всѣ мотивы и причины, которыя заставили линію Ачинскъ—Енисейскъ поставить въ первую очередь, я не могъ. Не могъ найти и тѣхъ доводовъ, которые здѣсь впервые слышу отъ С. В. Востротина. Они не убѣдительны. С. В. Востротинъ началъ съ того, что Сибирь бѣдна путями, какъ желѣзнодорожными, такъ и водными, и намъ, чтобы получить тѣ богатства, которыя имѣетъ Сибирь, необходимо позаботиться о созданіи путей для нея. Но въ силу тѣхъ или другихъ причинъ, больше всего причинъ финансоваго порядка, мы не можемъ располагать большими линіями,

намъ необходимо соединить водный путь съ желѣзнодорожнымъ. Вотъ для того, чтобы соединить бассейны рѣкъ Оби и Енисея, и проводятся линіи, но развѣ можетъ соединить линія Ачинскъ—Енисейскъ эти два водныхъ бассейна? Ни въ какомъ случаѣ. Предполагается, что линія Енисейскъ, выходя на Чулымъ, соединитъ два бассейна. Это глубокая ошибка. Въ этой части Чулымъ непроходимъ, и если мы соединимъ этой линіей, то эти два бассейна, какъ были далеки другъ отъ друга, такъ и останутся. Совершенно другая картина получается, если проведена будетъ линія Томскъ—Енисейскъ, тогда эти два бассейна соединимъ. Вотъ главное мое положеніе. Затѣмъ уже вопросъ о томъ, что линія Томскъ—Енисейскъ будетъ, дѣйствительно, больше обслуживать тотъ морской путь, который предвидится. Но мы не будетъ говорить относительно, а безотносительно. Что же, если не будетъ морского пути, что пойдетъ изъ Енисейской губерніи и куда? Оттуда пойдетъ каменный уголь и лѣсъ? Куда пойдетъ? Они должны идти на водный путь, на Томскъ и на Уралъ, но весь этотъ путь не долженъ выходить на сибирскую магистраль, которая и такъ уже перегружена въ настоящее время. Затѣмъ С. В. Востротинъ отмѣтилъ, что тотъ грузъ, который пойдетъ сѣвернымъ путемъ, долженъ пойти на востокъ, а не на западъ. Какъ разъ наоборотъ. Все то сырье, которое должно отправиться сѣвернымъ путемъ, оно пойдетъ изъ Западной Сибири. Къ этому я добавлю, что, создавая Ачинскъ—Енисейскъ, мы обезсиливаемъ водный путь Красноярскъ—Енисейскъ, и возможно, что неокрѣпшее еще пароходство, которое на этомъ пути существуетъ, будетъ конкурировать съ этой линіей. Главное же основаніе то, что линія Ачинскъ—Енисейскъ не дастъ соединенія двумъ бассейнамъ.

Н. Н. Кутлеръ. Я хочу сказать, что намъ очень трудно разбираться въ вопросѣ, который, повидимому, для самихъ сибиряковъ не ясенъ. Мнѣ кажется, что было бы правильнѣе всего отнести въ первую очередь линію, соединяющую Енисейскъ съ Сибирской желѣзной дорогой, не предрѣшая ея направленія.

С. В. Востротинъ. Совершенно раздѣляю это мнѣніе, но долженъ сказать, что выходъ изъ Южной Сибири чрезвычайно важенъ. Если вы возьмете грузы съ южной магистрали, выходящей за сибирскую магистраль, недостаточно въ этомъ пространствѣ загруженную, и вмѣсто того, чтобы идти на Томскъ—Енисейскъ прямо, пойдете на Ачинскъ, а потомъ повернете на Енисейскъ, то это бу-

детъ разница въ 60—70 верстъ. Эта прибавка транзитныхъ грузовъ будетъ ли имѣть серьезное значеніе или нѣтъ — я сказать не берусь. Затѣмъ имѣйте въ виду, что водный путь по Чулыму недостаточно судоходенъ. Это мнѣніе было высказано такимъ компетентнымъ учрежденіемъ, какъ Министерство Путей Сообщенія. Такъ что я, стоя за разрѣшеніе той или другой линіи, всетаки скажу, что это вопросъ завтрашняго дня, не терпящій отлагательства. Если у васъ есть желаніе въ ближайшее время провести эту водную дорогу для нашихъ экспортныхъ грузовъ, идущихъ на европейскій рынокъ, или если вы желаете улучшить обмѣнъ центральной Сибири съ европейскими странами, я поддерживаю первоочередность этого варіанта.

С. Ф. Дунинъ-Марцинкевичъ. Я долженъ сказать, что въ Сибирскомъ Бюро разсматривался этотъ вопросъ, и тамъ было принято примирительное рѣшеніе въ томъ смыслѣ, что интересы края требуютъ какъ сооруженія Томскъ—Енисейской дороги, такъ и другой, Ачинскъ—Енисейскъ. Поэтому тамъ принято рѣшеніе отнести къ первой очереди совмѣстное сооруженіе Томскъ—Енисейскъ съ вѣткой на Ачинскъ.

Н. Н. Изнаръ. Угодно ли вамъ голосовать сначала предложеніе Енисейскъ—Ачинскъ, или голосовать то предложеніе, которое сдѣлалъ Н. Н. Кутлеръ, не опредѣляя, какое изъ соединеній строить сейчасъ, высказываясь въ томъ смыслѣ, что необходимо Енисейскъ соединить немедленно съ Сибирскимъ путемъ.

З. М. Таланцевъ. Мы не можемъ согласиться съ предложеніемъ Н. Н. Кутлера. Мы не можемъ рѣшить опредѣленно, какую линію баллотировать, и предложеніе Н. Н. Кутлера остается какъ бы на вѣсу.

Н. Н. Изнаръ. Позвольте начать голосованіе съ линіи Енисейскъ — Ачинскъ (Баллотировка). Затѣмъ линія Енисейскъ — Томскъ. Комиссія Борисова ее поставила во-вторую очередь. Кому угодно поставить въ первую? (Баллотировка). Теперь обратная баллотировка. (Баллотировка). Такимъ образомъ линія Ачинскъ—Енисейскъ принята въ первую, линія Енисейскъ — во вторую очередь.

А. А. Бубликовъ. Послѣ рѣшенія этого вопроса, прошу отмѣтить въ протоколѣ, что я никакихъ сужденій по этой дорогѣ не высказывалъ.

Думаю, что южно-сибирскую магистраль нужно выводить къ центру Сибири, къ Иркутску, но я полагаю, что такіе вопросы

частнымъ обществамъ не по плечу рѣшать. Вопросы государственнаго значенія должны рѣшаться Правительствомъ. Лучше было бы, чтобы Правительство обслѣдовало этотъ вопросъ. И вотъ я думаю, что въ томъ же порядкѣ, въ какомъ у насъ рѣшено было просить Правительство приступить къ изысканіямъ Рыбинскъ — Кыштымъ съ продолженіемъ на Ишимъ, въ томъ же порядкѣ слѣдуетъ обратиться съ просьбой къ Правительству приступить немедленно къ изысканіямъ по этому направленію. Этотъ вопросъ является для Сибири вопросомъ глубокой важности, т. е., вопросъ о томъ, какъ продлить южно-сибирскую магистраль.

Мы видимъ, что эти вопросы изучаются долгими годами, долгими изслѣдованіями и долгими засѣданіями въ Комиссіяхъ. Поэтому я предложилъ бы, чтобы Совѣщаніе высказалось за то, чтобы этотъ вопросъ былъ изслѣдованъ не средствами частныхъ лицъ, такъ какъ всегда найдутся любители заподозрить ихъ, какъ бы они ни производили объективно свои изысканія, а средствами Правительства.

Есть предложеніе вести линію на Красноярскъ и на Канскъ, но все это надо хорошенько обслѣдовать. Вопросъ этотъ долженъ быть строго научно обслѣдованъ.

С. В. Востротинъ. Мнѣ кажется, предложеніе А. А. Бубликова вполнѣ пріемлемо и должно быть принято, но только съ маленькой поправкой, а именно надо сказать: „въ Сибири". Вѣдь, теперь рѣчь идетъ о магистрали въ Восточной Сибири, а въ то время разрѣшался вопросъ о проведеніи магистрали въ Западной Сибири. По отношенію къ Восточной Сибири у насъ таковая линія не намѣчается, хотя для проведенія по южнымъ склонамъ Саяна имѣется извѣстное основаніе, такъ какъ это направленіе соприкасается близко съ нашимъ направленіемъ. Но могутъ быть возраженія, что оно проходитъ по чужой странѣ, въ предѣлахъ Монголіи. Съ другой стороны, Саянъ тянется на сѣверъ, удаляется своими склонами на Иркутскъ. Прохожденіе это представляетъ рядъ огромныхъ трудностей. Когда тамъ были произведены изысканія, то оказалось, что требуется большое уклоненіе на сѣверъ, большіе подъемы и спуски, путь проходитъ по совершенно пустымъ мѣстамъ и при такихъ условіяхъ отодвигается на сѣверъ. Вотъ почему представитель Красноярскаго Комитета вноситъ свой проектъ о южномъ пути. Теперь при обсужденіи вопроса о самомъ сѣверномъ пути отъ Енисейска, отъ этого внутренняго порта, оказалось, что второй

путь здѣсь не можетъ идти, между тѣмъ какъ въ Засѣданіи Комиссіи Борисова высказались за то, что магистраль второго пути должна пройти гдѣ-то между Енисейскомъ и Красноярскомъ. Все это мало обслѣдовано и требуетъ большихъ изысканій. Красноярскій Комитетъ возбудилъ ходатайство передъ Гос. Думой, было созвано Междувѣдомственное Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ представителя Министерства, но этого рѣшенія до сихъ поръ не получилось. Казалось бы въ интересахъ обезпеченія нашего Дальняго Востока—этой нашей жемчужины—весьма важно произвести такія изысканія. Такое изысканіе предлагаетъ произвести городъ и даетъ средства на это. Мнѣ казалось бы, что такое предложеніе Министерство должно принять и ассигновать средства спеціально для изысканія путей Восточной Сибири. Выходъ на Якутскъ заслуживаетъ вниманія и долженъ быть обслѣдованъ, а также долженъ быть обслѣдованъ выходъ на сѣверный Байкалъ, такъ какъ это важно для жизни сѣверо-восточной Сибири.

П. В. Авдуловъ. Мнѣ кажется, что вопросъ о проведеніи магистрали въ Южной Сибири на Енисейскъ какъ будто является плодомъ нѣкотораго недоразумѣнія. Мнѣ представляется, что, вѣроятно, въ ближайшемъ будущемъ, можетъ быть не въ первую, не во вторую, а въ третью очередь потребуется третья сибирская дорога, а теперь на случай намѣчается вотъ эта линія. Эта же линія могла идти на Енисейскъ, пройти сѣвернѣе Байкальскаго озера. Что касается вопроса о проведеніи магистрали въ Сѣверной Сибири, то поворотъ ея на Енисейскъ не соотвѣтствовалъ бы ея прямому назначенію. По-моему, вопросъ надо оставить нерѣшеннымъ относительно того, направлять ли на Иркутскъ, какъ предлагаетъ А. А. Бубликовъ, и въ этомъ направленіи дѣлать изысканія, или, не оставляя этихъ изысканій, одновременно производить изысканія на Красноярскъ, на Тулунъ.

А. А. Бубликовъ. Мнѣ думается, что о производствѣ изысканій южно-сибирской дороги надо высказаться въ самыхъ общихъ выраженіяхъ, такъ какъ предрѣшать вопроса о выходѣ дороги на Красноярскъ или на Иркутскъ мы не можемъ, а можемъ только сказать, что нужно изыскать какой-нибудь выходъ для южно-сибирской магистрали. Нельзя туда допускать добровольцевъ, какъ, напр., Красноярское Городское Управленіе, которое на свой счетъ хочетъ сдѣлать изысканія. Съ какой стати Городское Управленіе будетъ тратить городскія средства на изысканіе дороги, имѣющей

государственное значенiе? Пора Правительству взять въ свои руки изученiе этого края. Мы же можемъ сказать только, что должны быть изысканы выходы, а какiе будутъ выходы, мы предрѣшать не можемъ.

С. В. Востротинъ. Я просилъ бы не исключать обсужденiе проекта, который внесенъ нашимъ Городскимъ Управленiемъ. Въ сущности говоря, здѣсь собрались мѣстные люди, они прислушиваются къ голосу мѣстныхъ людей далекой Сибири. Городское Общественное Управленiе желаетъ высказаться, оно желаетъ внести свою лепту въ разработку вопроса. Естественнымъ казалось бы, чтобы мѣстные люди, собравшiеся здѣсь, обсудили вопросъ о томъ, насколько онъ представляется важнымъ съ точки зрѣнiя государственныхъ интересовъ. Разъ возбуждается вопросъ о выходѣ южной магистрали, то нельзя не дать возможности Городскому Управленiю высказаться по этому поводу. Я просилъ бы разрѣшить этотъ вопросъ теперь, или онъ долженъ быть разсмотрѣнъ отдѣльно потомъ, но ни въ коемъ случаѣ не исключать обсужденiе этого вопроса. Разъ составляется планъ дороги, значитъ, она будетъ строиться соотвѣтственно этому плану въ перiодъ 10—15 лѣтъ; теперь явилась возможность осуществить этотъ планъ, а при нанесенiи этой линiи въ сѣть дорогъ по ходу она можетъ не быть допущена, значитъ, при такихъ условiяхъ вы завѣдомо закрываете возможность тѣмъ лицамъ и учрежденiямъ, которыя желаютъ проводить эту линiю, провести ее.

Н. Н. Изнаръ. Было рѣшено, что тѣ дороги, которыя не вошли въ планъ, будутъ предметомъ обсужденiя въ концѣ Совѣщанiя.

В. Т. Половниковъ. Вопросъ о выходѣ въ восточномъ направленiи имѣетъ громадное значенiе. Эта линiя богата золотомъ и другими драгоцѣнностями, которыхъ мы еще не знаемъ. Игнорировать этого обстоятельства нельзя; если надо, то два горошка на ложку кладите и производите изысканiя дальше...

Голосъ. Я хотѣлъ сказать, что А. А. Бубликовъ внесъ предложенiе въ общей формѣ, и Совѣщанiе, мнѣ кажется, поступитъ правильно, если ограничится принятiемъ этого предложенiя. Желанiе проникнуть въ детали этого дѣла преждевременно. Все, что говорятъ представители Иркутска, Красноярска и Омска, будетъ имѣть мѣсто тогда, когда изысканiя линiи будутъ произведены; также преждевременны разговоры о томъ, когда нужно строить дорогу, поэтому, для сохраненiя времени, я предлагаю пре-

нія прекратить и ограничиться принятіемъ предложенія А. А. Бубликова.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Вопроса о постройкѣ этой линіи сейчасъ обсуждать нельзя, такъ какъ о ней у насъ нѣтъ данныхъ, а когда Красноярское Городское Управленіе произведетъ тамъ свои изысканія, получитъ опредѣленные результаты, тогда мы и будемъ его обсуждать. Повторяю, незачѣмъ сейчасъ обсуждать, можетъ быть, получатся чрезвычайныя техническія трудности, благодаря чему на Иркутскъ нельзя будетъ выйти. Когда будутъ произведены изысканія, тогда можно будетъ вернуться къ этому вопросу.

Н. Н. Инзаръ. Г.г., угодно вамъ принять предложеніе А. А. Бубликова просить Правительство сдѣлать изысканія выхода для южной сибирской дороги? (Голоса. „Да").

А. А. Бубликовъ. № 52 обсужденію не подлежитъ, такъ какъ эта дорога выстроена по распоряженію Военнаго Вѣдомства. Дорога Орелъ—Новгородъ неоднократно подвергалась обсужденію и намѣчена въ первую очередь. № 55. Черусти—Рузаевка требуетъ объясненія. Концессія на эту дорогу выдана, но надо сказать, что эта линія виситъ подъ угрозой, весьма непріятной. Дѣло въ томъ, что направленіе отъ Сызрани на Москву проходитъ черезъ многія имѣнія, благодаря чему представляетъ чрезвычайно искривленную линію и въ то же время линію до чрезвычайности загруженную, такъ что Правительство потребовало уложить второй путь отъ Сызрани до Рузаевки. Повторяю, линія эта виситъ подъ угрозой проведенія второго пути вплоть до Рязани, а этого надо избѣгнуть. Поэтому общество немедленно должно приступить къ постройкѣ этой дороги, притомъ внѣ очереди. Эта линія подвергалась всестороннему обсужденію, при которомъ выяснилось, что съ точки зрѣнія мѣстной постройка этой дороги желательна, такъ какъ линія отъ Самары на Москву очень загружена, поэтому надлежало бы признать эту линію внѣочередной, а то иначе ей грозитъ проложеніе второго пути. Вотъ почему я и высказываюсь за принятіе этой линіи не только въ первую очередь, но внѣ очеерди, потому что потребность въ ней до чрезвычайности назрѣла и ей угрожаютъ проложеніемъ второго пути.

Н. Н. Инзаръ. Угодно принять это предложеніе? (Голоса: „Да").

А. А. Бубликовъ. Теперь нашему обсужденію подлежитъ вопросъ о дорогѣ чрезвычайной важности, которая вызвала громаднѣйшую литературу и многочисленныя изысканія. Въ самое послѣднее время

Правительство внесло проектъ о постройкѣ этой дороги казной. Перспектива Перевальной дороги (Тифлисъ—Владикавказъ съ продолженіемъ до Святого Креста) когда-то была громадная, но нынѣ она получила значительно меньшій масштабъ. Уменьшеніе этого масштаба получилось благодаря созданію Черноморской дороги. Дороги на Сухумъ и на Баку, вѣроятно, удовлетворятъ снабженіе кавказскаго района. Что касается будущихъ перспективъ направлять черезъ эту дорогу транзитъ на трансперсидскую дорогу, то эта перспектива отпала. Идея этой дороги нигдѣ не пользуется поддержкой. Такимъ образомъ будетъ соединеніе двухъ пунктовъ—Владикавказъ и Тифлисъ, центровъ передняго Кавказа и Закавказья, имѣющихъ между собой торговое тяготѣніе. Изысканія этой дороги показали, что намѣчается тоннель свыше 20 верстъ длиною, благодаря этому возникли разные вопросы—о сокращеніи тоннеля путемъ электрификаціи, о проведеніи черезъ разные перевалы и т. д. Я боюсь высказаться опредѣленно за эту дорогу, за ея осуществленіе въ первую очередь, тѣмъ паче внѣ очереди, потому что дороговизна этой дороги внѣ всякаго сомнѣнія. Одна перевальная часть считалась защитниками этой дороги въ 60 мил. р., а не менѣе авторитетныя лица утверждали minimum 100 мил., а то и свыше 200 мил. руб., а за такую сумму мы можемъ выстроить линію въ 2000 верстъ. Это заставляетъ задуматься, и меня беретъ сомнѣніе. Постройка этой дороги по всѣмъ объективнымъ даннымъ потребуетъ лѣтъ 10. Надо, однако, когда-нибудь съ ней начинать. Дѣло въ томъ что эта линія неизмѣнно значится въ I очереди со времени составленія Военнымъ Вѣдомствомъ плановъ. Это Военное Вѣдомство всегда отличалось неизмѣнно однимъ свойствомъ—ни одинъ планъ не походилъ на предшествующій, но всегда въ этихъ планахъ Перевальная ж. д. фигурировала въ первой очереди, а къ постройкѣ ея въ первую очередь никакъ приступить не могутъ. Августѣйшій Намѣстникъ Кавказа является чрезвычайно горячимъ сторонникомъ этой дороги. Правительство внесло законопроектъ объ этой дорогѣ въ Государственную Думу. Но мы, беря во вниманіе финансовую сторону вопроса, признали, что эту дорогу можно считать стратегической.

Н. Н. Изнаръ. Если мы признаемъ эту дорогу имѣющей стратегическое значеніе, то она нашему обсужденію не подлежитъ.

П. В. Авдуловъ. Къ тому, что сказалъ А. А. Бубликовъ, я позволю себѣ добавить нижеслѣдующее. Мы слышали, что Перевальная дорога будетъ строиться 10 лѣтъ и будетъ стоить 100 мил. р. Я, какъ инже-

неръ путей сообщенія, могу сказать, что вся эта дорога должна стоить не 100 мил., а можетъ быть 500 мил. рублей, такъ что расходъ падаетъ въ размѣрѣ всего около 20 мил. рублей и, въ концѣ концовъ, расходъ для ежегоднаго бюджета не такъ уже великъ; если мы эту линію поставимъ въ первую очередь, то всетаки она будетъ готова только къ третьей очереди, такъ какъ должна строиться 10 лѣтъ. Эта линія должна давать громадное сокращеніе разстоянія между центромъ русскаго государства—Москвой и Тифлисомъ. Если станемъ примѣнять къ Россіи хоть мало-мальски западно-европейскій масштабъ, то, съ этой точки зрѣнія, не могло бы быть рѣшительно никакихъ сомнѣній, что эта кавказская линія необходима, и не должно быть никакихъ препятствій къ включенію этой дороги въ первую очередь; соединеніе центра Россіи съ центромъ Кавказа не произойдетъ ранѣе 10 лѣтъ, такъ какъ сейчасъ нельзя приступить къ постройкѣ этой дороги по обстоятельствамъ военнаго времени, поэтому она все равно не скоро будетъ готова; можетъ быть отложить ее до 1918 года.

Н. Н. Изнаръ. Угодно признать предложеніе А. А. Бубликова пріемлемымъ: признать эту дорогу въ очередь не ранѣе 1918 года? (Голосъ: „Въ первую очередь").

А. А. Бубликовъ. Такъ складываются стратегическія и экономическія условія, что ранѣе 1918 г. начата она не можетъ быть.

№ 57: Верхнеудинскъ — Кяхта. Эта линія была въ Государственной Думѣ разрѣшена и отложена по случаю военнаго времени. Комиссія Борисова признаетъ ее въ первую очередь, а Комиссія подъ моимъ предсѣдательствомъ усомнилась, чтобы она была въ первой очереди, чтобы ее можно было поставить рядомъ съ такой линіей, какъ Орелъ — Новгородъ, потому что она проходитъ по мѣстамъ малонаселеннымъ, примыкаетъ къ чужому государству. Вообще являются нѣкоторыя сомнѣнія на счетъ этой дороги. Конечно, сибиряки не могутъ не поддерживать этой дороги, но всетаки ставить ее въ первую очередь я считаю невозможнымъ.

№ 58. Луга—Валдай.

С. В. Востротинъ. Я хотѣлъ сказать по поводу предыдущей дороги на Кяхту. Насколько мнѣ извѣстно, раньше имѣлись возраженія противъ этой дороги, но за послѣднее время взглядъ на нее измѣнился и опасаться тѣхъ соображеній, которыя высказалъ А. А. Бубликовъ по поводу сосѣдства съ Монголіей, не слѣдуетъ: сомнѣнія поколебались насчетъ того, кому грозитъ опасность. Мнѣ кажется, въ виду близкой связи этой дороги съ Монголіей, въ отри-

цательномъ рѣшеніи постройки дороги на Кяхту мы скорѣе сыграемъ въ руку Китая, а не въ пользу Россіи.

А. А. Бубликовъ. Можетъ быть, ее немножко отодвинуть?

Н. Н. Изнаръ. Поставимъ во вторую очередь?

С. В. Востротинъ. Я хотѣлъ бы обратить вниманіе, что эта дорога связываетъ населеніе края съ торговыми интересами Монголіи. Такъ что тамошніе жители и мѣстныя учрежденія считаютъ эту дорогу первоочередной. Можетъ быть, соображенія административныя играютъ какую-нибудь роль, мы этого не знаемъ, но мѣстные люди высказываются за то, чтобы она была поставлена въ первую очередь.

Н. Н. Изнаръ. Позвольте отнести № 57 въ первую очередь, но не изъ числа первыхъ. Принято.

А. А. Бубликовъ. № 58: Луга-Валдай. Эта дорога желательна въ видахъ соединенія съ сѣверными балтійскими портами. Она уже строится, такъ что здѣсь ее приходится исключить изъ списка и перенести въ списокъ строющихся дорогъ. Принято.

№ 59 Кудьма-Велетьма. Эта линія обслуживаетъ интересы русскаго Шеффильда, кустарную промышленность района с. Павлова и кожевенные заводы Богородска. Эта линія не вызываетъ никакихъ сомнѣній, поэтому я также, какъ и Комиссія Борисова, предлагаю поставить ее въ первую очередь.

Н. Н. Изнаръ. Вы желаете внѣ очереди. Тогда позвольте голосовать этотъ вопросъ. Угодно поставить данную линію въ первую очередь 1917 г.? Желающихъ прошу сидѣть, возражающихъ встать. (Баллотировка). Принято.

Н. Н. Изнаръ. Г.г., позвольте доложить вамъ, что А. И. Коноваловъ желаетъ сообщить постановленіе Московскаго Военно-Промышленнаго Комитета.

А. И. Коноваловъ. На мое имя поступило заявленіе отъ Замѣстителя Предсѣдателя Московскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета и представителя Всероссійскаго Союза Городовъ — Юренева. Они хотятъ сегодня уѣхать и просили меня доложить Собранію это заявленіе, что я обязуюсь въ данномъ случаѣ выполнить:

(Читаетъ заявленіе, помѣщенное въ части II-ой IV, стр. 87).

Засѣданіе 5-е.

22-го октября 1916 года (Днемъ).

Предсѣдательствующій **Н. Н. Изнаръ**. Тутъ общіе вопросы, которые не подлежатъ нашему обсужденію по существу. Мы приложимъ ихъ къ журналу, какъ матеріалъ.

В. В. Уржумцевъ. Я не понимаю. Линія Москва—Ярославль давно существуетъ. Затѣмъ есть вторая линія: Ярославль—Архангельскъ. Она идетъ прямо безъ обхода.

Н. Н. Изнаръ. Мы остановились на № 61.

А. А. Бубликовъ. Эта дорога имѣетъ цѣлью соединеніе съ сѣтью одного изъ немногихъ губернскихъ городовъ не находящихся на желѣзной дорогѣ. Она должна сыграть немалую роль въ смыслѣ помощи сельскому хозяйству. Она дастъ возможность пользоватся воднымъ путемъ на Тюмень, когда Тура и Тоболь, мелѣютъ особенно тогда, когда наступятъ морозы, рѣка замерзнетъ и суда не будутъ въ состояніи пройти, а этимъ путемъ грузы могутъ свободно пройти черезъ Тобольскъ. Кромѣ того, эта линія можетъ обслужить еще цѣлый рядъ мѣстныхъ интересовъ, и хотя я, по возможности, стараюсь не останавливаться на мѣстныхъ интересахъ, потому что трудно себѣ представить линію, которая не обслуживала бы мѣстныхъ интересовъ. Съ этой линіей связана старинная надежда гор. Тобольска получить соединеніе съ Европой. Есть два варіанта этой линіи: одинъ въ направленіи Тобольскъ—Екатеринбургъ, черезъ существующую Сѣверо-Восточно-Уральскую ж. д. Другой варіантъ на Ялуторовскъ. Второй варіантъ мнѣ не представляется понятнымъ, потому, что я не представляю себѣ, что связываетъ Тобольскъ съ Ялуторовскомъ. Поэтому слѣдовало бы наименовать Тобольскъ—Туринскъ, потому что въ этомъ направленіи наибольшее количество лѣса, да и мѣстные представители, въ свое время планируя Сѣверо-Восточно-Уральское направленіе, настаивали, чтобы дорога вышла прямо по навравленію отъ Екатеринбурга на

Тобольскъ; поэтому я предлагалъ бы соединенiе Тобольска съ сѣтью поставить въ первую очередь и только раскрыть этотъ анонимъ и назвать ее Тобольскъ—Саитковъ.

Н. Н. Изнаръ. Кому угодно высказаться по этому вопросу?

Л. С. Ушаковъ. Я хочу вамъ прочитать мнѣнiе мѣстныхъ людей относительно соединенiя Тобольска съ сѣтью. Я прочту Собранiю журналъ Второго Съѣзда Представителя Сельскаго Хозяйства 4 декабря (Читаетъ докладъ). Представляется возможность осуществить давно желанное мѣстными людьми соединенiе Великаго океана со степью черезъ южно-сибирскую магистраль къ Черному морю. Поэтому отъ имени Петропавловскаго Военно-Промышленнаго Комитета прошу Собранiе высказаться за соединенiе Тобольска съ сѣтью черезъ Ишимъ разрѣшить кардинальное направленiе на Петропавловскъ...

Н. Н. Изнаръ. Эта линiя не предположена по плану.

Л. С. Ушаковъ. Но разъ говорили объ анонимной, то и мы можемъ предложить Петропавловскую линiю.

А. А. Бубликовъ. Сколько верстъ получится?

Л. С. Ушаковъ. 500 верстъ.

Представитель Уральскаго Военно-Промышленнаго Комитета. Я хочу высказаться по вопросу о Тобольской линiи. Я припоминаю, что, когда въ Комиссiи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ разсматривалась эта дорога, конецъ линiи отъ Екатеринбурга до Тобольска, то членъ Гос. Думы отъ Тобольской губ. Дзюбинскiй предлагалъ линiю повернуть отъ Тобольска на Туринскъ (такъ какъ эта дорога не имѣетъ прямого направленiя на сѣв.-востокъ, начиная отъ Тобольска, она поворачиваетъ на востокъ), въ томъ предположенiи, что эта линiя когда нибудь продлится. Въ то время мнѣнiя сводились къ тому, что ближайшiе шансы имѣются на осуществленiе жел. дороги по направленiю Тобольска. Мнѣ думается, что это соединенiе отвѣчаетъ въ экономическомъ отношенiи движенiю грузовъ. Дѣло въ томъ, что Тобольскъ расположенъ на Иртышѣ, многоводной сибирской рѣкѣ, которая имѣетъ соприкосновенiе съ рѣками Иртышомъ и Обью, годной для плаванiя глубокосидящихъ судовъ. Отъ Тобольска хлѣбн. грузы и разн. суда идутъ до Тюмени по Тоболу. Часто рѣки бываютъ мелководны, и очень желательно было бы создать перевалочный пунктъ для сибирскихъ грузовъ, которые имѣютъ направленiе на западъ—на Тюмень и Екатеринбургъ. Главное богатство этого края—рыба—имѣетъ естественное тяготѣнiе для дви-

женія на Уралъ. Повторяю, два главныхъ продукта—рыба и хлѣбъ имѣютъ тяготѣніе къ западу. А если хотите провести дорогу въ Тобольскъ, тѣмъ паче для грузовыхъ цѣлей, то другое направленіе было бы кружное: если мы возьмемъ хлѣбные грузы, то увидимъ что они, пройдя въ Тобольскъ, должны будутъ опять возвратиться на юго-востокъ—на Ишимъ, оттуда на Екатеринбургъ. Такое движеніе совершенно не соотвѣтствовало бы кратчайшему разстоянію. Мнѣ кажется, что естественное тяготѣніе Тобольска къ Екатеринбургу опредѣляетъ направленіе дороги на западъ. Но въ этомъ дѣлѣ было бы интересно выслушать мнѣніе тоболянъ.

Н. Н. Изнаръ. Если обратитесь къ картѣ, то видно направленіе на юго-востокъ. И я не знаю...

А. А. Бубликовъ. Что касается мнѣнія о соединеніи съ Сѣвернымъ Ледовитымъ океаномъ, то мы уже слышали, что нельзя разсчитывать объ использованіи Оби, такъ что нѣтъ сомнѣнія, что предполагаемаго соединенія не будетъ, и линія на Петропавловскъ совершенно неясна.

Л. С. Ушаковъ. Соединеніе съ Великимъ океаномъ возможно. Это видно по извлеченію... (Читаетъ).

А. А. Бубликовъ. Тогда вамъ останется сплавить ваши грузы по Ишиму и Иртышу, или по желѣзной дорогѣ въ Омскъ и оттуда—водой, но никогда вы не повезете на Тобольскъ, который отъ васъ дальше. Если есть возможность сплавить ближе, то вы никогда не повезете дальше ни одного пуда.

Л. С. Ушаковъ. Желательно сообщеніе со степью... (Споръ. Общій разговоръ).

Н. Н. Изнаръ. Есть два мнѣнія: предложеніе Комиссіи Борисова соединеніе Тобольска съ сѣтью 180 верстъ; это анонимное соединеніе А. А. Бубликовъ предлагаетъ поставить въ первую очередь, какъ и опредѣлила Комиссія Борисова, но вмѣсто того, чтобы сказать: соединеніе съ сѣтью предлагается назвать: Тобольскъ—Туринскъ. Угодно принять это? (Баллотировка). Согласные сидятъ, несогласные встаютъ. Принято.

А. А. Бубликовъ. № 62 подлежитъ исключенію. На ея устройство уже даны средства Особымъ Совѣщаніемъ по перевозкамъ. Теперь № 63, линія Купянскъ — Калачъ. Она представляетъ изъ себя довольно полезную линію, мѣстную линію. Посмотрите на карту: она совпадаетъ съ основнымъ теченіемъ рыбныхъ грузовъ, поскольку не существуетъ дороги отъ Астрахани до Купянска она предста-

вляется раціональной. Кромѣ того, она пересѣкаетъ довольно обширный районъ, гдѣ нѣтъ параллельной линіи, а есть только меридіональныя линіи. Ея полезность едва ли подлежитъ сомнѣнію, потому что будетъ обслуживать ту Донскую область, относительно которой придется принять серьезныя мѣры, чтобы поднять ея благосостояніе, придется оказать поддержку въ виду того, что казачье населеніе забрано почти поголовно на войну, и мѣстность очень страдаетъ въ хозяйственномъ отношеніи. Несомнѣнно, что казачеству придется помогать. Это линія полезная, но относительно включенія ея въ первую очередь является сомнѣніе. Можетъ быть, ее оцѣнивать немножко ниже, чѣмъ первоочередную. Не будетъ ли правильнымъ перевключить ее во вторую очередь?

Н. Н. Изнаръ. Кому угодно по этому вопросу высказаться?

Голосъ. Какую линію?

Н. Н. Изнаръ. № 63 Купянскъ—Калачъ (Донская пристань)—470 верстъ. Желающихъ нѣтъ? Согласныхъ съ предложеніемъ А. А. Бубликова отнести ее во вторую очередь прошу сидѣть, а несогласныхъ—встать. (Шумъ. Баллотировка. Принято: включить № 63 во вторую очередь).

А. А. Бубликовъ. № 64. Соединеніе 2-й Екатерининской желѣзной дороги съ Маріуполемъ нами уже принято въ качествѣ внѣочередной. Затѣмъ идетъ № 65. Самара—Саратовъ. Эта линія Комиссіей подъ моимъ предсѣдательствомъ была перенесена въ разрядъ внѣочередныхъ, по той причинѣ, что эта линія—соединеніе Николаева съ Самарой—при всей колоссальной желательности для мѣстности представляетъ очень крупное значеніе. Дѣло въ томъ, что соединеніе линіи Саратова съ Азовскимъ моремъ и Самарой даетъ кратчайшій выходъ донецкому антрациту на Уралъ, соединяетъ Уралъ съ нашимъ югомъ. Благодаря этой линіи облегчится перевозка и хорошо обезпечится развитіе промышленности, не считая того, что явится крупное сокращеніе расходовъ по перевозкѣ.

А. И. Канъ. Самара—Уральскъ, простите, это другой №.

А. А. Бубликовъ. Извиняюсь, я, дѣйствительно, спуталъ. (Голосъ. „Самара—Саратовъ" дальше.). Это № 78. Извиняюсь, въ № 64 идетъ рѣчь о линіи Самара—Уральскъ, я не разобрался хорошенько. Мы эту линію уже отчасти разсматривали и поставили во вторую очердь.

А. И. Канъ. Я не слышалъ...

А. А. Бубликовъ. Линія Самара — Уральскъ не представляетъ особаго значенія, эта линія мѣстная. Когда-то на нее была выдана концессія, лѣтъ 25 назадъ. Какъ я уже доказывалъ, эта линія является одной изъ самыхъ спорныхъ, въ смыслѣ экспорта для Россіи: куда его направить, совершенно неизвѣстно, и доказать нельзя. Черезъ линію Саратовъ—Маріуполь создается новый, чрезвычайно сокращенный выходъ къ Азовскому морю. Вѣроятно, это соединеніе послужитъ къ оживленію нашихъ сношеній съ Франціей и Италіей и т. д. Помимо обще-государственнаго значенія въ смыслѣ экспорта, эта линія имѣетъ еще значеніе для обслуживанія внутренняго торговаго потока, для тѣхъ производительныхъ районовъ, которые примыкаютъ къ мельницамъ. Съ этой точки зрѣнія, т. е. въ отношеніи хлѣбныхъ грузовъ для мукомольнаго района, линія Уральскъ—Самара важнѣе, чѣмъ линія на Саратовъ. Съ этой точки зрѣнія—для мѣстности своей—эта дорога представляетъ большой интересъ. Но что касается какихъ-нибудь серьезныхъ транзитныхъ, скажу больше,—видовъ широко-государственныхъ, то съ этой линіей я не соединяю такихъ видовъ. Если сравнить ее, напримѣръ, съ только-что разсмотрѣнной линіей, которую мы отнесли во вторую очередь, то я затруднился бы сказать, что эта линія Самара—Уральскъ—болѣе нужна, чѣмъ только что переданная во вторую очередь. Да, эта линія полезная, представляющая большой мѣстный интересъ, но чтобы она выдвигала что-нибудь новое, какой-нибудь вопросъ государственный, намѣчала что-нибудь новое въ дѣлѣ развитія общаго желѣзнодорожнаго аппарата, въ нашей общей сѣти,—этого сказать о ней нельзя. Да ничего особеннаго не достигается этой линіей и въ смыслѣ развитія нашихъ производительныхъ силъ: никакихъ широкихъ перспективъ она въ этомъ отношеніи не даетъ. Я ни слова не говорю противъ ея полезности,—она полезна для своего района, но я затрудняюсь поставить ее въ однѣ рамки съ линіей, напримѣръ, обслуживающей Область Войска Донского. Я не вижу основаній ставить ее въ первую очередь.

Н. Н. Изнаръ. Вамъ угодно или нѣтъ?

В. Р. Мальцевъ. Самая дорога, конечно, съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ прежде всего полезна. Когда мы разсматриваемъ дѣла, мы должны руководствоваться принципомъ очередности, считаясь съ тѣмъ значеніемъ дороги, которое она имѣетъ въ смыслѣ мѣстномъ. Останавливаясь на этой дорогѣ, Саратовскій Областной Комитетъ не можетъ признать ее за дорогу, постройка которой

должна быть произведена въ первую очередь. Эта дорога имѣетъ нѣкоторое мѣстное значенiе. Что же въ концѣ концовъ она дастъ? Она соединяется съ Самарой. Говорить о томъ, что Уральская пристань незначительная, и поэтому разсчитывать, что она дастъ столько-то пудовъ хлѣба, это нельзя, теперь надо принять во вниманiе дорогу, которая предположена къ проведенiю (Троицкъ—Стерлитамакъ). Мы видимъ, что Самара имѣетъ тяготѣнiе къ опредѣленному району; если эту дорогу проведутъ, то эта дорога будетъ дѣлать кругъ, такимъ образомъ, тѣ интересы мѣстности, которую предполагается обслужить, обслужены въ достаточной степени. Поэтому я ходатайствую отъ имени Саратовскаго Комитета, о томъ, чтобы провести эту дорогу въ категорiю дорогъ первой очереди.

А. А. Бубликовъ. Троицкъ — Стерлитамакъ и Стерлитамакъ— Абдулино поставлены нами во вторую очередь.

А. И. Канъ. Дѣло въ томъ, что, когда я ѣхалъ сюда, мнѣ поручили отстаивать эту дорогу. Нашъ Самарскiй Комитетъ поручилъ просить у нашей старшей организацiи — Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета поддержки, чтобы насъ не отнесли къ первой очереди, а поставили внѣ очереди. Къ сожалѣнiю, что же мы видимъ? Докладчикъ Центральнаго Комитета А. А. Бубликовъ высказывается не за то, чтобы намъ помочь, а говоритъ, что она должна быть во второй очереди. Я увѣренъ, что послѣ того, какъ я вамъ доложу, А. А. Бубликовъ скажетъ, что эта дорога должна быть въ первую очередь. Прорѣзываемый этой дорогой край обнимаетъ двадцать восемь тысячъ квадратныхъ верстъ исключительно плодородной земли и имѣетъ 57 верстъ узкоколейнаго пути.

Въ районѣ этой желѣзной дороги, какъ выяснилось при разсмотрѣнiи Комиссiи 4—5 мая, живетъ отъ 400—500 тысячъ крестьянъ, и такимъ образомъ эта дорога послужитъ прежде всего мѣстнымъ интересамъ. Можно ли послѣ этого говорить, что эта дорога не нужная и не полезная? Я приведу справку, что этотъ край ввозитъ свои хлѣба въ Самару на лошадяхъ, онѣ не имѣютъ ни воднаго, ни желѣзнодорожнаго пути. Все движенiе идетъ исключительно на лошадяхъ. Очень сожалѣю, что нашъ уважаемый докладчикъ А. А. Бубликовъ не заглянулъ хоть на одинъ день въ Самару, когда прiѣзжаютъ крестьяне, и тогда А. А. Бубликовъ видѣлъ бы этихъ крестьянъ, которые ѣхали по шести дней, и тогда онъ воздержался бы отъ того, чтобы сказать, что эта дорога не нужна. Нужно сказать, что эта дорога даетъ Самарѣ приблизи-

тельно отъ 9—10 милліоновъ пшеницы. Нельзя же сказать: „эта дорога неугодна Саратову“ и поэтому ее не надо строить и надлежитъ оставить на дальнѣйшее разсмотрѣніе.

Я заявляю, что первымъ противникомъ дороги былъ предсѣдатель Рязанско-Уральской желѣзной дороги, который 3 мая заявилъ: „Я признаю, что дорога эта тяготѣетъ къ Самарѣ. Я заявляю, что нужно соединить ее черезъ Николаевскъ. Я какъ предсѣдатель Правленія Рязано-Уральской жел. дороги не могу согласиться, чтобы ее проводить, ибо она уменьшитъ доходность. Я не знаю, есть ли это аргументъ для того, чтобы отстаивать...

А. А. Бубликовъ. Конечно, нѣтъ.

А. И. Канъ. Послѣ тѣхъ сужденій, которыя были въ Комиссіи, отчетъ объ этой Комиссіи былъ напечатанъ въ „Торгово-Промышленной Газетѣ“. Тогда Комиссія не встрѣтила возраженій противъ постройки дороги Самара—Уральскъ. Это напечатано въ номерѣ 6-го мая въ оффиціальной „Торгово-Промышленной Газетѣ“. Дальше, въ маѣ мы обратились къ Членамъ Думы и Министерства, и всѣ заявили, что свѣдѣнія по поводу этой дороги благопріятны. Мы тогда же въ маѣ мѣсяцѣ, интересуясь этимъ вопросомъ, видѣли, что безусловно постройка этой дороги благопріятна. Я хочу указать на слѣдующее—позавчера вечеромъ докладчикъ обратилъ вниманіе на то, что эта дорога отнесена Комиссіей инженера Борисова въ послѣднюю очередь. Я хочу сказать, почему она была отнесена къ послѣдней очереди: потому что просто Борисовъ не зналъ о томъ, что тамъ есть такой богатый край.

Комиссія не была въ курсѣ этого дѣла. Мы самарцы, до сихъ поръ спали, но Саратовъ насъ разбудилъ. И вотъ мы въ маѣ мѣсяцѣ начали объ этомъ говорить, т. е. защищаться въ томъ, чтобы отъ насъ не отняли то, что къ намъ тяготѣетъ. Я имѣю предъ собою карту, составленную Губернскимъ Земскимъ Статистическимъ Комитетомъ, изъ которой видно, что 95% грузовъ идетъ уже въ Самару на лошадяхъ и только 10% на Уральскъ и ту линію. И вотъ я долженъ сказать слѣдующее. Послѣ того, какъ мы получили всѣ свѣдѣнія, въ августѣ мѣсяцѣ, мы обратились въ Министерство Путей Сообщенія съ просьбой ускорить постройку этой дороги. Вотъ я покорнѣйше прошу обратить вниманіе на заявленіе Комитета, что если будетъ разрѣшена постройка желѣзной дороги, т. е. созданіе Общества Самаро-Уральской дороги, то это Общество внесетъ немедленно акціонерный капиталъ

и представитъ немедленно капиталъ подъ гарантированныя облигаціи безъ помощи правительства. Кромѣ того, что самое важное, внесетъ въ свой уставъ проектъ о томъ, что если Правительство пожелаетъ продать эту дорогу казнѣ или другому Обществу, то Самаро-Уральское Общество не отказывается продать дорогу по себѣстоимости безъ какой-либо прибавки. И такъ, я уже говорилъ о томъ, что этотъ край богатъ, что дорога для насъ необходима.

Деньги даютъ на это. Мы представляемъ деньги на постройку этой дороги и вовсе не желаемъ это дѣло оттягивать. Объ уменьшеніи нашихъ доходовъ мы не будемъ говорить. Мы просимъ: дайте намъ жить, мы просимъ о постройкѣ этой дороги, потому что она намъ нужна. И вотъ послѣ этого мы получили отъ Министра Путей Сообщенія 26 августа программу дорогъ, намѣченныхъ въ первую очередь, причемъ говорилось, что способъ ея сооруженія будетъ вырѣшенъ послѣ внесенія въ законодательную палату. И вотъ послѣ этого отвѣта мы ѣхали сюда, въ полной увѣренности, что нашъ Центральный Комитетъ, какъ наша общественная организація, которая должна намъ помочь, безусловно намъ поможетъ, чтобы мы добились этого не только въ Государственной Думѣ, но что и Центральный Комитетъ намъ поможетъ эту дорогу построить и добиться ея постройки. Теперь, г.г., я долженъ перейти къ объясненію нужности этой дороги. Тутъ намъ говорили, что эта дорога мѣстная, и она ничего не можетъ дать, я же повторяю, что по справкамъ, составленнымъ Губернскимъ Земскимъ Статистическимъ Комитетомъ ясно видно, что провозъ изъ этого района исключительно къ Самарѣ.

Этотъ районъ, по нашимъ исчисленіямъ, дастъ, кромѣ пшеницы, тѣхъ 10 милліоновъ пудовъ, которую онъ сейчасъ даетъ и благодаря которымъ наши самарскія мельницы только могутъ работать и кормить слабый сѣверный рынокъ, дастъ еще новые 10 милліоновъ, потому что нынѣ подъ посѣвъ этой лучшей по своимъ качествамъ пшеницы отведено лишь 40%. Мы имѣемъ рядомъ съ этой дорогой Ташкентскую дорогу, которая со дня своего сооруженія увеличила свой посѣвъ на 184%. Это безусловно подтверждается тѣмъ, если вы примете во вниманіе, что крестьяне того края тратятъ зря полтора милліона лошадиныхъ и три милліона людскихъ силъ на провозъ до Самары. Такимъ образомъ мы не понимаемъ, причемъ тутъ Рязано-Уральская дорога, и причемъ тутъ Саратовъ. Крестьяне просто везутъ къ намъ хлѣбъ на лошадяхъ. Если мы выскажемся за

третью очередь, то мы заставимъ этимъ крестьянъ и дальше везти на лошадяхъ. Если бы А. А. Бубликовъ былъ у насъ и видѣлъ этихъ крестьянъ, онъ не взялъ бы на душу грѣха откладывать постройки линіи во вторую очередь. Я скажу дальше, что этотъ край даетъ транзита три милліона пудовъ мяса и, приблизительно, два милліона пудовъ разныхъ другихъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ. Сѣно на мѣстѣ гноятъ, потому что его никакъ нельзя оттуда ни вывезти, ни сохранить, а надо везти на лошадяхъ изъ Самары.

У насъ есть доказательство, что Интендантство могло купить нѣсколько сотенъ тысячъ, можетъ быть, милліоновъ пудовъ сѣна по 28 коп. пудъ, прессованнаго, но оно не было въ состояніи, потому что нельзя везти и поэтому сѣна не купило, и это сѣно сгнило. У насъ есть доказательство, что въ прошломъ году осенью тамошній богатый скупщикъ купилъ сѣно въ селѣ...

Н. Н. Изнаръ. Будьте любезны, безъ подробностей.

А. И. Канъ. Это вопросъ жизни, и мы должны объ этомъ говорить. Тамъ продается сѣно по 6 коп. пудъ, и недавно еще, 2 недѣли тому назадъ были сдѣланы сдѣлки на прессованное сѣно нынѣшняго года по 30 коп. пудъ. Если бы была дорога, такихъ ужасныхъ сдѣлокъ не было бы, а, вмѣстѣ съ тѣмъ, и въ центрахъ не было бы дороговизны. Намъ, въ Самарѣ, кажется страннымъ, что въ Россіи недостаетъ продуктовъ. Дорогу не строятъ потому, что, по незнакомству съ мѣстностью, докладываютъ, что тамъ дорога не нужна, и вотъ получается такая картина: у насъ слишкомъ много хлѣба, въ другихъ мѣстностяхъ голодаютъ, и нашъ торговый балансъ не таковъ, какимъ ему слѣдовало бы быть. Но дайте намъ, господа, только настоящую дорогу, дайте намъ дорогу по одному нашему Самарскому краю, и мы вамъ дадимъ массу продовольственныхъ продуктовъ, вамъ самимъ это будетъ выгодно, господа. Я, кажется, выяснилъ въ своей рѣчи, что этотъ край дастъ не одинъ, а много милліоновъ пудовъ пшеницы, мяса, сала и т. д. Я, кажется, выяснилъ съ достаточной ясностью, что эта дорога, несомнѣнно, дастъ возможность почти ½ милл. крестьянъ выйти изъ того тупика раззоренія, въ который ихъ загнало это отсутствіе всякихъ путей. Тамъ, господа, страшная глушь, и этотъ богатѣйшій районъ только 4 мѣсяца въ году имѣетъ возможность сноситься съ Самарой—въ теченіе 4-хъ зимнихъ мѣсяцевъ. При этомъ положеніе крестьянъ ухудшается тѣмъ, что они должны ѣхать въ Самару съ хлѣбомъ какъ разъ во время осеннихъ полевыхъ ра-

ботъ. Если бы кто-нибудь изъ присутствующихъ поѣхалъ по этому тракту, то онъ убѣдился бы, что тамъ такая распутица, такая грязь, что трудно вытащить колеса. Почва тамъ такова, что при малѣйшемъ дождѣ она обращается въ липкую грязь, и, по статистическимъ даннымъ нашего земства, по пути въ Самару падежъ лошадей достигаетъ 2%. Этого нигдѣ нѣтъ, кромѣ этого края. Я долженъ еще обратить ваше вниманіе на то, что еще въ прошломъ году уменьшеніе посѣвовъ въ этомъ богатѣйшемъ краѣ выразилось въ 53%. Итакъ, уже засѣвается только 40% этой плодородной земли, а теперь посѣвы уменьшились у крестьянъ на 53%, а у помѣщиковъ—85%. Да и что они будутъ сѣять, когда кормиться имъ нечѣмъ?

Н. Н. Изнаръ. Будьте любезны не повторяться.

А. И. Канъ. Всѣ высказались за то, что эту дорогу надо строить въ первую очередь, а я просилъ бы внести эту дорогу, послѣ того, какъ выслушали здѣсь мои слова и ознакомились съ положеніемъ края, во внѣочередныя дороги.

Колесниковъ. Когда вопросъ о линіи Самара—Уральскъ обсуждался на Совѣщаніи нашего Мѣстнаго Комитета, то тамъ возникали сомнѣнія, надо ли представлять на этомъ Совѣщаніи всѣ статистическія данныя, чтобы доказывать необходимость внесенія этой дороги въ первую очередь. Мнѣ кажется, что положеніе дороги Самара—Уральскъ представляется достаточно прочнымъ потому, что и Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Борисова и Комиссія А. А. Бубликова смотрѣли на этотъ участокъ Самара—Уральскъ одинаковыми глазами. Когда обсуждался этотъ вопросъ Комиссіей Борисова, то тамъ противъ необходимости этой дороги никто не возражалъ, а только обсуждали, въ какую очередь эту дорогу слѣдуетъ поставить. Замѣчательно то, что большинство Совѣщанія Борисова, поддержанное А. А. Бубликовымъ и инжеромъ Кульжинскимъ какъ разъ доказывало, что дорогу Самара—Уральскъ необходимо поставить въ первую очередь. Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ т. с. Борисова также поставило эту дорогу въ первую очередь, и вотъ когда мы узнали, что такія могущественныя организаціи высказались за постановку нашей дороги въ первую очередь, мы тамъ на мѣстахъ были спокойны. Когда же мы пріѣхали сюда, мы, къ нашему великому изумленію, увидѣли, что А. А. Бубликовъ защищаетъ теперь другое положеніе. Онъ не сомнѣвается, что дорогу строить надо, но не въ первую, а во вторую

и, можетъ быть, даже въ третью очередь. Мнѣ хотѣлось бы отъ А. А. Бубликова услышать объясненіе: или вы забыли, или ваша точка зрѣнія на этотъ вопросъ измѣнилась, и если да, то подъ давленіемъ какихъ обстоятельствъ и соображеній? Сейчасъ, какъ только мой товарищъ по несчастью Канъ (такъ какъ дѣйствительно несчастливая задача—защищать эту дорогу при такомъ выяснившемся отношеніи) началъ говорить, А. А. Бубликовъ тотчасъ же привелъ справку, что мы вчера отнесли Стерлитамакъ—Саратовъ и Стерлитамакъ—Абдулино ко второй и даже къ третьей очереди. Спрашивается, какое же это отношеніе имѣетъ это къ дорогѣ Самара—Уральскъ, дорогѣ совсѣмъ иного характера. Вѣдь тѣ дороги транзитныя, и мы говорили, что нелѣпо создавать эти дороги въ первую очередь, разъ южно-сибирская магистраль не существуетъ. Но это же самое доказательство, что преждевременно строить входящія дороги, разъ нѣтъ основной дороги, оно непримѣнимо къ линіи Самара—Уральскъ, которая оживитъ богатѣйшій край Россіи, избавитъ отъ гніенія громадное количество продуктовъ. Поэтому я и говорю, что эта дорога имѣетъ громадное мѣстное значеніе, но въ то же время и значеніе государственное, ибо прежде всего является головнымъ участкомъ великой магистрали Самара—Каспійское море, необходимой для соединенія кратчайшимъ путемъ Каспійскаго моря съ Петроградомъ, чтобы вывезти изъ этого края богатѣйшіе запасы рыбы. Дорога эта имѣетъ также большое продовольственное значеніе. Вѣдь та продовольственная разруха, которую мы сейчасъ видимъ, окончится не скоро, и мы будемъ отъ этого страдать еще многіе годы. Для меня, какъ для мѣстнаго дѣятеля, представляется совершенно нелѣпымъ, какъ это мы хлопочемъ о томъ, чтобы ставить въ первую очередь и даже внѣ очереди сибирскія дороги, чтобы вывезти какъ можно больше продуктовъ въ страну, и въ то же время у насъ подъ бокомъ находится богатѣйшій край, откуда можно вывезти много милліоновъ пудовъ! Въ нашей губерніи произрастаютъ высокіе сорта хлѣба, которые идутъ исключительно на улучшеніе крупчатки, и эти богатства держатъ втуне. Но задерживая Собраніе дальнѣйшими соображеніями, я усиленно ходатайствовалъ бы, чтобы въ этомъ вопросѣ стали какъ на точку зрѣнія мѣстныхъ интересовъ, такъ и государственно-продовольственной точкѣ зрѣнія, чтобы дорогу Самара—Уральскъ поставить въ первую очередь и начать постройку ея еще въ 1917 году.

И. С. Клюжевъ. Въ добавленіе къ тому, что сказали мои товарищи, я долженъ только прибавить, что у насъ, въ Государственной Думѣ, не разъ возбуждался вопросъ о маломъ количествѣ жел. дорогъ, и я уже указывалъ 8 лѣтъ тому назадъ на необходимость провести жел. дорогу Петроградъ — Кинель или Петроградъ — Самышляевка, потому что этого требуютъ государственные интересы. Я предвидѣлъ, что у насъ не сегодня, завтра будетъ столкновеніе съ Западомъ, что этотъ роковой вопросъ долженъ разрѣшиться, и потому говорилъ: господа, если вы хотите заглянуть впередъ и спасти Петроградъ и тѣ губерніи, которыя питаются хлѣбомъ, вывозимымъ изъ житницы Самарской губерніи и другихъ губерній, то вамъ, прежде всего, надо провести прямой путь въ эту житницу. Я говорилъ, что если начнется война, то съ одной Николаевской жел. дорогой не сдѣлаешь ничего, потому что она не въ состояніи будетъ обезпечить хлѣбомъ столицу и сѣверныя губерніи. Въ настоящее время и Правительство признало это, но въ тотъ моментъ, когда насъ уже горькая нужда заставила это признать, и когда пришлось вести экстренныя работы по сооруженію дороги Петроградъ—Рыбинскъ. Но разъ разрѣшенъ вопросъ о постройкѣ Петроградъ—Кинель, то ясно, что вторая задача, это Кинель—Эмба. Я думаю, что всякій учитель географіи скажетъ ученикамъ: смотрите, Петроградъ—Каспійское море, это прямой путь, необходимый для того, чтобы снабдить столицу хлѣбомъ, скотомъ и прочими продуктами. Все наше спасеніе въ будущемъ состоитъ въ томъ, чтобы быть на міровомъ рынкѣ господами положенія и диктовать свои условія, а для этого мы должны развить промышленность. Для промышленности же нужно топливо, а Эмба даетъ намъ массу топлива. Топливо имѣется у насъ въ нѣдрахъ нашего дорогого отечества, и это топливо должно прямо доставляться въ центръ, а центромъ должна быть Самара, которая насчитываетъ сейчасъ 200.000 жителей, кромѣ войска. Въ настоящее время Правительство открыло тамъ заводы—трубочный, взрывчатыхъ веществъ и пороховой, да и давно слѣдовало строить заводы тамъ, а не здѣсь, въ Петроградѣ. Думаю, что Правительство будетъ очень недальновидно, если оно не обратитъ серьезнаго вниманія, хотя бы въ данный серьезный моментъ, на все значеніе жел. дорогъ. Мы не должны останавливаться передъ суммами, которыя нужны для этихъ построекъ, потому что безъ достаточнаго количества путей сообщенія не можетъ развиться наша промышленность. Но, говоря

о дорогѣ Самара—Уральскъ, я бы не позволилъ себѣ защищать необходимость этой линіи только въ интересахъ Самары и Уральска, если бы эта дорога не имѣла и государственнаго значенія. У насъ есть прекрасно разработанный и деталированный планъ, который составленъ нашимъ Губернскимъ Земствомъ во главѣ съ членомъ первой Гос. Думы Шишковымъ, который обстоятельно доказываетъ цифровую необходимость этой прямой дороги. Итакъ, я просилъ бы васъ поставить дорогу Самара—Уральскъ въ первую очередь 1917 года и, кромѣ того, продолжить эту дорогу направленіемъ Уральскъ—Эмба въ виду того, что это необходимо. Въ прошломъ году, я, какъ членъ Бюджетной Комиссіи, доказывалъ необходимость соединенія Эмбы съ Самарой, указывая, какъ неудобно, что нефть идетъ 15 верстъ по морю, которое замерзаетъ, не круглый годъ можетъ быть использовано и очень мелководно.

Съ проведеніемъ же дороги до Эмбы наша нефть будетъ снабжать эти районы. А насколько велика потребность въ ней, могутъ показать цифры. Такъ, лѣтъ 6—7 назадъ потребленіе нефти было 4 милл. пудовъ, а теперь 35 милл. Я долженъ засвидѣтельствовать, что мой сотоварищъ по Самарѣ былъ совершенно правъ, когда говорилъ, что это самый плодороднѣйшій край, не только по Россіи, но и въ мірѣ. Если пройдетъ указанная мною жел. дорога, то пшеница найдетъ выходъ, а здѣшняя пшеница лучшая во всемъ мірѣ. Поэтому я думаю, что этотъ край мы должны использовать всѣми средствами, и когда пройдетъ жел. дорога, онъ дастъ неисчислимыя богатства. Теперь мы, благодаря нѣмцамъ, выходимъ изъ спячки и намъ пора стряхнуть съ себя эту обломовщину, которой страдаемъ мы уже 100 лѣтъ. Помимо этого, нельзя не указать на то, что Самара явится центромъ развитія образованія. Въ Самарѣ есть Политехническій и Ветеринарный Институты, а завтра пріѣзжаетъ представитель города хлопотать объ открытіи Университета. Кромѣ того, по Самарской губ. насчитывается 37 средне-учебныхъ заведеній. А когда пройдетъ законъ о 4-хъ или 3-классныхъ гимназіяхъ, то тогда каждое болѣе или менѣе крупное село будетъ имѣть свою среднюю школу, будетъ имѣть техническія школы и вообще цѣлая сѣть школъ должна покрыть нашъ плодородный край. И надо помнить, что только тогда, когда мы вооружимся знаніемъ и образованіемъ, будемъ побѣдителями на мировомъ рынкѣ не только нѣмцевъ, но и другихъ народовъ. Поэтому я настаиваю на томъ, чтобы линія Самара—Уральскъ была поставлена

въ первую очередь 1917 г., а въ слѣдующій 1918 г. продолженіе ея. Я очень сожалѣю, что мой глубокоуважаемый сотоварищъ, А. А. Бубликовъ начертилъ эту дорогу синей краской, которая имѣетъ значеніе второй очереди (я сію же минуту пришелъ и спросилъ: что значитъ эта синяя краска). Но я думаю, что онъ согласится перекрасить ее въ красный цвѣтъ. Съ нами уже согласилось Министерство Путей Сообщенія, и я полагаю, что и Государственная Дума будетъ поддерживать нашу точку зрѣнія. Всѣ же статистическія данныя, разработанныя Губернскимъ Земствомъ, я оставлю здѣсь.

Предсѣдательствующій **Н. Н. Изнаръ**. Слово принадлежитъ Павлу Владимировичу Абдулову, представителю Одесскаго Комитета.

П. В. Абдуловъ. Я, какъ представитель Одесскаго Военно-Промышленнаго Комитета, въ данномъ вопросѣ являюсь незаинтересованнымъ лицомъ, но просилъ бы обратить ваше вниманіе на слѣдующее обстоятельство: предыдущій ораторъ, во-первыхъ, говорилъ о линіи Уральскъ — Самара. Эта линія скорѣе принадлежитъ къ № 91.

А. А. Бубликовъ. Это поставлено во вторую очередь.

П. В. Абдуловъ. Она стоитъ во второй очереди, въ связи съ Эмбенскимъ нефтеносным районом, и этотъ вопросъ разрѣшенъ нами внѣ очереди. Линія стоитъ наравнѣ съ линіей Александровъ-Гай—Эмба и Кунградъ—Чарджуй, которыя нами поставлены подъ № 3, такъ что этотъ районъ получитъ соединеніе и съ Петроградомъ и Москвой. Въ отношеніи этой области разсмотрѣны уже линіи Троицкъ—Стерлитамакъ, Стерлитамакъ—Абдулино и Саратовъ. Эта сѣть занимаетъ собою 1.270 вер. и, какъ таковая, дѣйствительно представляетъ весьма солидное разрѣшеніе вопроса о бездорожьи. Но прежде чѣмъ, рѣшиться на постройку въ этой области, нужно обратить вниманіе, что имѣется другая, болѣе короткая линія Самара — Уральскъ — Волга, которая подлежитъ нашему разсмотрѣнію сейчасъ, протяженіемъ всего 240 вер. Если обратите вниманіе на карту, то вы увидите, что хотя эта мѣстность, дѣйствительно, одна изъ богатѣйшихъ (я не отрицаю этого) и создаетъ великолѣпнѣйшую пшеницу, но она длинная. Я, какъ представитель отъ гужевого транспорта, говорю, что линія Орскъ—Уральскъ—Саратовъ представляетъ изъ себя вытянутую линію въ такой мѣстности, гдѣ очень густое населеніе и гдѣ имѣется развитая земледѣльческая промышленность. Это же короткая линія, всего 240 вер., поэтому нужно ее поставить въ первую очередь, какъ было рѣшено въ Комиссіи Борисова и въ Комиссіи Бубликова.

Н. Н. Изнаръ. Слово принадлежитъ Самарскому представителю В. Г. Петрову.

В. Г. Петровъ. Къ тѣмъ соображеніямъ, которыя были высказаны моимъ сотоварищемъ по Самарскому Комитету, мнѣ ничего не остается прибавить кромѣ того, что совершенъ небольшой пропускъ, который съ ясностью еще болѣе подчеркнулъ бы, что такая дорога, какъ Самара—Уральскъ, должна быть поставлена не только въ первую очередь, но и даже внѣ очереди. Я хочу сказать вотъ что: соображеніями о необходимости этой дороги руководилось Министерство Финансовъ въ лицѣ Отдѣла Зернохранилищъ Государственнаго Банка, который выстроилъ въ Самарѣ громаднѣйшій элеваторъ, равнаго которому нѣтъ не только въ нашей Россіи, но и даже въ Европѣ, вмѣстимостью въ 3½ милл. пуд. Я не сомнѣваюсь, что этотъ элеваторъ долженъ имѣть колоссальное значеніе, какъ хранилище того зерна, которое изъ этой плодороднѣйшей мѣстности пойдетъ непосредственно въ Петроградъ. Я считалъ своимъ долгомъ отмѣтить это обстоятельство, чтобы Совѣщанію стало яснымъ, что дорога Самара—Уральскъ должна стать внѣ очереди, на чемъ Совѣщаніе, по моему мнѣнію, должно настаивать.

А. И. Канъ. Я хотѣлъ сказать...

Н. Н. Изнаръ. Представитель Самарскаго Комитета второй разъ выступаетъ по одному и тому же вопросу.

А. И. Канъ. Я хочу отвѣтить на слова представителя Одесскаго Комитета и привести маленькую справочку по поводу зернохранилищъ Государственнаго Банка. Когда разрабатывался вопросъ о постройкѣ элеватора въ Восточной Россіи, то признано было необходимымъ строить ихъ въ первую очередь около пристаней и станцій и въ селѣ Большой Глушицѣ, т. е., въ центральномъ пунктѣ дороги Самара — Уральскъ. А когда Самарскій Биржевой Комитетъ обратился съ вопросомъ къ Отдѣлу Зернохранилищъ Государственнаго Банка, почему не строить элеватора тамъ, гдѣ хлѣбъ гніетъ, Отдѣлъ отвѣтилъ намъ, что у насъ нѣтъ машинъ и нѣтъ подъѣздныхъ путей и водныхъ путей. Очевидно, необходима эта постройка. Я хотѣлъ привести эту справочку, чтобы показать необходимость дороги. Я хотѣлъ только спросить: на основаніи всего вышесказаннаго, не признаете ли вы возможнымъ отнести ее къ линіямъ внѣ очереди, тѣмъ паче, что и въ журналѣ т. с. Борисова и въ журналѣ А. А. Бубликова красною нитью проходитъ идея:

если капиталъ собранъ, то не слѣдуетъ сомнѣваться въ томъ, чтобы ставить внѣ очереди?

А. А. Бубликовъ. Задача моя, господа, не изъ пріятныхъ: мнѣ приходится выступать противъ очень обоснованныхъ, сильно заявленныхъ, надлежаще подкрѣпленныхъ доказательствами мѣстныхъ нуждъ, мѣстныхъ пожеланій. Но я, какъ докладчикъ, обязанъ поставить васъ въ извѣстность о масштабѣ нашей работы. Сейчасъ предположено къ постройкѣ свыше 15 тыс. вер. и мы уже, пройдя 64 № первой очереди по Комиссіи Борисова, выдвинули вновь внѣ очереди 8.210 в. Въ первую очередь включили 16.257 вер., и такимъ образомъ, имѣемъ 40 тыс. вер.; къ этому намъ предстоитъ разсмотрѣть сорокъ четыре линіи второй очереди Комиссіи Борисова, и двадцать линій, въ журналъ Комиссіи Борисова не вошедшихъ, но заявленныхъ разными участниками нашего настоящаго Совѣщанія.

Г.г., если этотъ масштабъ возстановимъ въ памяти, то наше отношеніе къ линіи Самара — Уральскъ должно неизбѣжно измѣниться. Такъ, я повторяю: свыше 15 тыс. верстъ строится, свыше 8 тыс. вер. поставлены внѣ очереди, свыше 16 тыс. въ первую очередь, т. е., свыше 40 тыс. верстъ назначены къ постройкѣ въ ближайшіе годы. Совершенно ясно, что намъ приходится тѣ или иныя мѣстныя нужды, хотя и весьма обоснованныя, выравнивать по извѣстному масштабу. Сопоставляя нужды мѣстныя, приходится отдать перевѣсъ тѣмъ жел. дорогамъ, которыя, кромѣ мѣстныхъ нуждъ, обслуживаютъ какіе-то особо крупные государственные интересы. Таkими, съ особо крупными государственными интересами въ отношеніи всѣхъ жел. дорогъ являются у насъ такія дороги, которыя обслуживаютъ не только интересы даннаго мѣстнаго района, но и интересы транзита, далеко выходящаго за предѣлы данной линіи, и не можетъ быть спора, что такая-то линія имѣетъ извѣстное преимущество передъ линіей, хотя бы и болѣе крупной, но мѣстной. И вотъ, если вы начнете аргументировать необходимость постройки въ первую очередь подъѣздного пути Самара—Глушица, то вы были бы чрезвычайно сильны въ аргументаціи въ пользу включенія его въ число тѣхъ 2.000 вер., которыя Комиссія Борисова не включила, предполагая разсмотрѣть ихъ въ порядкѣ особомъ, если руководствоваться вышеприведенными соображеніями, но, когда вы аргументируете въ пользу включенія въ первую очередь вашей дороги, обслуживающей чрезвычайно сильные мѣстные интересы (я

ни одной минуты противъ этого не спорю и только не знаю, зачѣмъ столько времени потрачено на доказательства этихъ чрезвычайныхъ нуждъ, но все-таки чисто мѣстныхъ). Когда вы начинаете аргументировать за мѣстную дорогу, которая не подходитъ подъ рамки обслуживанія государственныхъ интересовъ, — тутъ, г.г., ваша аргументація становится очень слабой. Я обращаю вниманіе на ваше превосходное изслѣдованіе. Вашъ методъ чрезвычайно наглядный. Я въ свое время пробовалъ идти по этому пути изслѣдованія, но никогда до такой наглядности не доходилъ, а изъ вашихъ доказательствъ я получилъ чрезвычайно наглядную картину, которая бьетъ по глазамъ: всѣ тѣ радіусы, которые вы провели красною чертою, доказываютъ великолѣпно необходимость проведенія линіи Самара—Глушица. За ней эти радіусы прерываются. Это есть такого рода разсужденіе, которое не можетъ служить аргументомъ въ пользу того, чтобы включить дорогу въ первую очередь, а того менѣе, какъ вы хотите—внѣ очереди. Тотъ районъ, до котораго не доходятъ ваши красныя линіи, имѣетъ другое направленіе тяготѣнія къ Покровско-Уральской жел. дороги. Будутъ доказывать, что вы вторгаетесь въ чужую сферу вліянія. Пусть у васъ кричащія сильныя мѣстныя нужды, противъ которыхъ я не могу сказать ни слова, и не собирался спорить,—дѣйствительно, эти нужды требуютъ сооруженія дороги отъ Самары до Глушицы. Но изъ этого не слѣдуетъ, что на этомъ основаніи нужно сооружать цѣлую дорогу въ первую очередь.

Отсюда еще очень далеко до необходимости сплошной линіи и до Уральска, какъ вы этого хотите. Чувствуя тогда слабость своей позиціи, вы начинаете говорить о значеніи внѣ предѣловъ вашего района,—о соединеніи Эмбы съ Петроградомъ, о вывозѣ на Петроградъ, но Эмба никогда не будетъ сноситься черезъ Самару съ Петроградомъ, потому что гораздо лучше черезъ Саратовъ. Помимо этого, мы посвятили значительное время на то, чтобы обсудить линію на Александровъ-Гай; худо или хорошо, а подавляющимъ большинствомъ рѣшили строить эту линію. Есть еще одинъ аргументъ, на который вы ссылаетесь и который въ моихъ глазахъ не имѣетъ никакой цѣнности: это ссылка на то, что вы обезпечены капиталомъ на эту дорогу. Я близко знакомъ съ этимъ вопросомъ финансированія желѣзныхъ дорогъ. Нѣтъ такой желѣзной дороги, которая не была бы сфинансирована. Вы дайте мнѣ любую дорогу, и я ее сфинансирую, особенно при нынѣшнемъ бумажно-денежномъ

наводненіи, когда у насъ до нестерпимости много бумагъ. Но развѣ это аргументъ? Если вернуться къ тѣмъ цифровымъ даннымъ, которыя я имѣлъ честь докладывать и которыя должны быть всегда въ умѣ, чтобы вы, поддавшись той или иной мѣстной нуждѣ, не забыли общаго плана для всей Россіи,—эти общія цифры заставляютъ признать, что линія Самара—Уральскъ не можетъ идти наравнѣ съ тѣми 16 тыс. вер., которыя вамъ угодно было включить въ первую очередь. Когда вы включали въ первую очередь линію Орелъ—Лиманъ, то вы знали, что она обслужитъ не только богатѣйшій районъ, даже не говорили объ этомъ районѣ, но говорили, что она имѣетъ значеніе государственное, ибо обслуживаетъ Донецкій бассейнъ, отъ котораго идетъ мощный грузовой потокъ не на десятки, а на сотни милліоновъ пудовъ груза. Мы говорили о постройкѣ выходного пути изъ Сибири—про желѣзную дорогу Рыбинскъ—Ишимъ, тоже линію громаднаго государственнаго значенія. Тамъ, господа, тоже непроѣздныя пустынныя мѣста, но мы даже не вспоминали о мѣстныхъ нуждахъ, потому что это ничтожный аргументъ рядомъ съ аргументами, имѣющими огромное государственное значеніе. Я бы могъ перечислить цѣлый рядъ еще новыхъ линій, имѣющихъ не менѣе важное значеніе, чѣмъ линія Уральскъ—Самара, но если мы не хотимъ дискредитировать нашу первую очередь, изъ которой мы сдѣлаемъ какую-то свалку, вынимая одну линію и вкладывая другую, то придется быть осторожными. Кромѣ первой и второй очереди, есть еще и третья. Какъ я имѣлъ честь докладывать, мы раньше включили внѣ очереди 8 тыс. вер., а 16 тыс. верстъ поставили въ первую очередь, но есть еще 20 линій, которая здѣсь вызовутъ чрезвычайно горячую защиту мѣстныхъ интересовъ, а по нѣкоторымъ—и государственныхъ. Засимъ, тамъ еще есть 44 линіи второй очереди Комиссіи Борисова. Вотъ, г.г., по силѣ этихъ-то соображеній я думаю, что намъ нужно съ большимъ вниманіемъ относиться къ заявленіямъ мѣстныхъ нуждъ, но нужно держаться масштаба. Не увлекайтесь соображеніями въ пользу подъѣздного пути, который, конечно, надо построить и желательно, но мы не имѣемъ здѣсь основного государственнаго масштаба грузового потока. Вотъ къ чему сводятся мои соображенія: включить Самара—Глушица, какъ подъѣздной путь, намѣченный на 2000 вер., въ первую очередь, а линію Самара—Уральскъ цѣликомъ поставить во вторую очередь.

В. С. Колесниковъ. А. А. Бубликовъ обращаетъ вниманіе на-

стоящаго Совѣщанія на то, что въ 1917 году мы поставили 8.200 верстъ въ первой очереди. Къ чему это говорится? Если бы мы въ первую очередь 1917 года поставили не 8.200 верстъ, а 3.000, 4.000, то тогда можетъ быть А. А. Бубликовъ ничего не имѣлъ бы противъ. Однимъ словомъ, какъ мы дошли до линіи Самара—Уральскъ, насъ хотятъ убѣдить этой ариѳметической справкой. Что такое 240 верстъ отъ 8.200, это 2½%, а въ отношеніи къ первой очереди это 1¼%. Такъ что, если вы хотите убѣдить Совѣщаніе этими цифрами, то нужно было бы прибѣгнуть къ другому аргументу, а не къ этому, потому что онъ не имѣетъ удѣльнаго вѣса. А. А. Бубликовъ утверждаетъ, что эта дорога Самара—Уральскъ имѣетъ только исключительно мѣстное значеніе. Мы оговариваемся, выступая здѣсь, что если бы эта дорога имѣла исключительно мѣстное значеніе, то неужели бы стали отнимать время у васъ, людей, которые заняты громадной очередной работой на оборону? Мы бы не стали злоупотреблять вашимъ временемъ, если бы эта дорога имѣла чисто мѣстное значеніе. Я указывалъ, почему она имѣетъ государственное значеніе. Эта дорога продовольственная, могущая выбросить изъ Самарскаго района громадное количество такого продукта, котораго вы нигдѣ по своимъ высокимъ качествамъ не найдете. Это вы оставили безъ возраженій. Затѣмъ вы Александръ Александровичъ, оставили безъ вниманія мою покорнѣйшую просьбу объяснить настоящему Совѣщанію, чѣмъ объясняется перемѣна вашихъ взглядовъ, что вы въ Комиссіи Борисова настаивали на томъ, чтобы линію Самара—Уральскъ поставить въ первую очередь, а теперь—во вторую очередь и даже низвести на степень подъѣздного пути. Почему произошла такая перемѣна взглядовъ, объясните намъ, и тогда мы убѣдимся, что должны послѣдовать за вами теперь, а не за вами, когда вы были въ Комиссіи инженера Борисова.

В. Г. Петровъ. Какія основанія легли въ основу высказаннаго А. А. Бубликовымъ мнѣнія, я не буду говорить. Я обращаю вниманіе Совѣщанія на то обстоятельство, что эта дорога имѣетъ не мѣстное значеніе, а государственное; на это обстоятельство указываетъ и то, что Государственный Банкъ, распредѣляя сѣть элеваторовъ, остановился на Самарѣ, которая должна улучшить нашъ экспортъ. Слѣдовательно, съ этой стороны нужно разсматривать эту дорогу не какъ имѣющую мѣстное значеніе, а государственное.

А. А. Бубликовъ. Я прежде всего думаю, что если я такой „lapsus" допустилъ, то отъ этого аргументація въ пользу дороги Самара—Уральскъ не измѣнилась. Я объясню, почему я стоялъ въ Комиссіи за первую очередь и отчего сейчасъ нѣтъ,—по очень простой причинѣ. Вѣдь въ первую очередь прошли такія линіи, которыя я считаю далеко отстоящими отъ Самаро-Уральской дороги. Я долженъ былъ, господа, вашу дорогу включить въ первую очередь въ комиссіи т. с. Борисова, ибо ваша дорога очереднѣе линіи Уральскъ-Царицынъ, но всѣ ваши аргументаціи въ пользу вывоза продовольственныхъ грузовъ вашего района прекрасно осуществляются линіей до Глушицы. Продолжая жел. дорогу до Уральска, вы только можете отнять грузы отъ Рязанско-Уральской ж. д., а государственныхъ аргументовъ вы не изволили привести. Если вы будете говорить о линіи Николаевъ—Самара, я укажу громадный государственный аргументъ—антрацитъ изъ Донецкаго Бассейна на Уралъ. Кромѣ всѣхъ мѣстныхъ грузовъ, этотъ грузовой потокъ имѣетъ громадное значеніе. Уралу, какъ хлѣба, нуженъ антрацитъ. Онъ не можетъ проталкиваться черезъ существующую сѣть. Такъ къ мѣстной аргументаціи прибавляется еще общегосударственная. Я не буду говорить о томъ, что самому приволжскому району не безынтересна такая сплошная дорога. Это совершенно невозможная вещь, чтобы наша Волга не имѣла одной линіи, когда Рейнъ имѣетъ по обоимъ берегамъ параллельныя. Аналогичная аргументація по Самаро-Уральской ж. д. отсутствуетъ. Она нужна только для поднятія мѣстныхъ грузовъ. Нѣтъ аргументовъ для того, чтобы линію эту отъ Глушицы дотянуть до Уральска. Эта дорога, не доведенная на одну версту до Уральска, уже финансированію не поддается при всемъ ея отличномъ мѣстномъ значеніи. Это, пожалуй, и аргументъ, но онъ показываетъ, что съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ, которые вы развивали, вамъ не нужна дорога до Уральска.

И. С. Сиговъ. Я долженъ обратить вниманіе своевременно на то, что время Совѣщанія распредѣляется крайне непропорціонально. Вотъ мы теперь долго обсуждаемъ одинъ вопросъ, а если вы вспомните, когда мы обсуждали вопросъ по поводу Бѣломорской дороги, насъ ограничили во времени. Въ настоящее время мы тратимъ очень много времени на одну линію и я, имѣя очень серьезное предложеніе отъ Пермскаго Областного Комитета, можетъ быть, не въ состояніи буду сказать ни одного слова.

Н. Н. Изнаръ. Я ставилъ вопросъ объ ограниченіи ораторовъ на голосованіе. На это Собраніе не согласилось.

А. И. Канъ. А. А. Бубликовъ сказалъ сейчасъ, что эта дорога строится для того, чтобы снять грузы. Я утверждаю, что эта дорога дастъ грузы отъ Рязанско-Уральской дороги. Если эта дорога будетъ построена, то будетъ вызвана огромная промышленность, которая черезъ Уралъ на Саратовъ дастъ новые грузы. Я утверждаю, что Предсѣдатель Правленія въ Комиссіи сказалъ, что она нанесетъ ущербъ въ полмилліона рублей. Онъ указалъ, что дорога Рязанско-Уральская даже даетъ убытокъ. Мы были увѣрены, что она дастъ убытокъ, потому что нельзя идти противъ историческаго тяготѣнія. Отъ Уральска до Самары 240 верстъ и отъ Уральска до Саратова 408. Такимъ образомъ крестьяне изъ подъ Уральска идутъ и везутъ рыбу и хлѣбъ въ Самару на лошадяхъ. Я хотѣлъ сказать, что А. А. Бубликовъ сейчасъ говорилъ, что если вы не доведете эту дорогу хоть на одну версту, то она финансирована не будетъ. Если А. А. Бубликовъ ставитъ этотъ вопросъ въ такомъ видѣ, какъ я понялъ его слова, чтобы ее какъ будто, не финансировали, тогда, конечно, намъ нечего было ѣхать сюда и искать защиты у Центральнаго Комитета. Мы думали, что здѣсь будетъ защита.

И. С. Клюжевъ. Меня въ высшей степени удивляетъ предложеніе А. А. Бубликова строить желѣзн. дорогу только до Глушицы. Такую точку зрѣнія я не раздѣляю и буду возражать противъ нея, какъ членъ Бюджетной Комиссіи въ Государственной Думѣ, такъ какъ считаю, что предлагаемое мною направленіе дороги Самара—Глушица—Уральскъ—Эмба имѣетъ большое общегосударственное значеніе. Благодаря ей, пшеница, скотъ, сѣно, нефть и многіе другіе продукты направятся прямымъ и болѣе короткимъ путемъ къ Петрограду и другіе важные пункты. Меня удивляетъ и масштабъ, которымъ мѣряетъ А. А. Бубликовъ и которымъ мѣрилъ нашъ покойный Министръ Народнаго Просвѣщенія Кассо, что намъ не слѣдуетъ открывать больше одной средней школы на губернію. Если такимъ масштабомъ мы будемъ мѣрить и дѣло постройки жел. дорогъ, то далеко не уйдемъ. (Шумъ). Государственная Дума отпустила въ распоряженіе графа Игнатьева 30 милл. рублей на развитіе дѣла народнаго образованія сверхъ испрашиваемыхъ имъ суммъ, вопреки всякимъ бюджетнымъ правиламъ, потому что она сознаетъ всю важность развитія дѣла образованія,—точно также отпуститъ она необходимый кредитъ, прекрасно сознавая огромное значеніе правильнаго развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Н. Н. Изнаръ. Позвольте поставить вопросъ на голосованіе. Ставится вопросъ, кто за постройку этого участка, Самара—Уральскъ, внѣ очереди? (Голосованіе).

В. С. Колесниковъ. Я прошу отмѣтить въ журналѣ Совѣщанія, кто за и кто противъ.

Н. Н. Изнаръ. Теперь баллотируется предложеніе А. А. Бубликова. Принято въ первую очередь.

А. А. Бубликовъ. Эта линія проходитъ по слабо населеннымъ мѣстамъ и должна, главнымъ образомъ, служить цѣлямъ вывоза лѣса. Это—линія между Унжей и Ветлугой. Этотъ районъ частью захватываетъ линія Рыбинскъ—Красноуфимскъ. Надлежитъ ли ее поставить въ первую очередь или во вторую?

Ю. И. Успенскій. Эта линія имѣетъ громадное значеніе, и во вторую очередь поставить ее нельзя. Она обслуживаетъ Полѣсовскую дачу, и ея основная задача—лѣсная. Я думаю, что ее трудно замѣнить другой линіей. Если мы разсмотримъ внимательно расположеніе этого массива Полѣсовской дачи, то увидимъ, что онъ никоимъ образомъ не можетъ обслуживаться другой линіей, потому что вся Полѣсовская дача имѣетъ направленіе съ сѣвера на югъ, въ видѣ овала. Слѣдовательно, линія Рыбинскъ—Красноуфимскъ обслуживала бы его на чрезвычайно короткомъ разстояніи, тогда какъ эта Семеновъ—Макарьевъ—Нея достаточно обслужитъ этотъ крупный лѣсной массивъ. Направленіе Заволжской желѣзной дороги на Галичъ сравнительно хорошо обслуживаетъ эту нужду, и это былъ одинъ изъ мотивовъ направленія Заволжской дороги на Галичъ. Направленіе Заволжской дороги въ другую сторону на Мантурово какъ здѣсь было рѣшено . . . .

Голосъ. Здѣсь это окончательно рѣшено не было.

Ю. И. Успенскій. Во всякомъ случаѣ, господа, эта линія нужна для удовлетворительнаго обслуживанія громаднаго лѣсного пространства, которое здѣсь имѣется.

А. А. Бубликовъ. Можетъ быть, по мѣстнымъ условіямъ, эта линія могла бы подождать. Народу тамъ живетъ еще не такъ много, дорога эта имѣетъ значеніе только мѣстное, и разъ мы спорили объ очередности Самаро-Уральской дороги, то и эта дорога спорная. Дорога эта имѣетъ значеніе для постройки разсматриваемой рельсовой сѣти, такъ какъ безъ этого лѣса мы не можемъ обойтись, не можемъ выстроить всего того, что мы здѣсь намѣтили. Сейчасъ обнаружился полный шпальный голодъ и шпалы стоятъ сейчасъ

у насъ до 3 руб. штука, а на Кавказѣ доходятъ до 5 руб., такъ что Рязанско-Уральская дорога сейчасъ закупила ихъ въ районѣ сѣверо-восточной Уральской дороги—вотъ откуда приходится выписывать шпалы. Районъ же этой дороги, несомнѣнно, дастъ намъ значительный запасъ шпалъ, а иначе фактически нельзя сдѣлать возможной постройку нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Это дорога заготовительная, на нее надо смотрѣть съ хозяйственной точки зрѣнія, и тогда ее слѣдуетъ строить въ первую очередь.

З. М. Таланцевъ. Эта дорога находится въ зависимости отъ постройки Нижній—Котельничи. Казанская дорога эту линію не строитъ, она даже снимаетъ рельсы, а другого выхода нѣтъ, и у насъ постановлено въ Комитетѣ просить Центральный Комитетъ и наше Совѣщаніе обратить вниманіе на то именно, что Казанская дорога линію Нижній—Котельничи не строитъ.

А. А. Бубликовъ. Мы подъ первой очередью понимаемъ 5 лѣтъ. Вы, вѣроятно, не въ курсѣ дѣла относительно нашихъ рельсъ. Я не могу здѣсь объ этомъ сейчасъ говорить, но повѣрьте, нужда заставила, потому что снимать рельсы—это очень дорогая комбинація. Я стоялъ бы за то, чтобы линію эту поставить въ первую очередь.

З. М. Таланцевъ. Я и просилъ бы вашего авторитетнаго слова въ подтвержденіе того, что надо строить эту линію.

Н. Н. Изнаръ. Угодно поставить въ первую очередь?

Голоса. Да.

А. А. Бубликовъ. Мы покончили съ линіями первой очереди, позвольте мнѣ теперь подвести маленькій итогъ. Итогъ этотъ таковъ, что мы внѣ очереди поставили 13 дорогъ съ общимъ протяженіемъ въ 8210 верстъ, и эти постройки, по нашему мнѣнію, должны начаться въ 1917 году. Это, примѣрно, сходится съ предположеніемъ Правительства, потому что все то, что предположено сверхъ назначеннаго, имѣется въ виду начать распоряженіемъ частныхъ Обществъ. Я обязанъ доложить, съ нѣкоторымъ удовлетвореніемъ для той Комиссіи, которая работала подъ моимъ предсѣдательствомъ, что въ этотъ списокъ вошли цѣликомъ всѣ линіи, которыя были намѣчены Комиссіей, кромѣ линіи Самара—Саратовъ. Изъ этого вы можете заключить, насколько наша работа была бы облегчена, если бы вы немного повѣрили нашимъ свѣдѣніямъ. Прибавлены къ дорогамъ первой очереди Сорока—Котласъ и участокъ Нижній—Симбирскъ, а также Екатеринбургъ—Синар-

ская. Эти дороги мы не включили, но спора по этому вопросу возникнуть не могло. Теперь въ первую очередь мы включили 30 дорогъ, общимъ протяженіемъ 16708 верстъ. Теперь намъ предстоитъ либо перейти къ разсмотрѣнію дорогъ второй очереди по списку Борисова, либо перейти къ разсмотрѣнію тѣхъ 20 дорогъ, которыя были предложены частью Комиссіей подъ моимъ предсѣдательствомъ, а частью участниками даннаго Совѣщанія. Собранію предстоитъ выбрать, начать ли разсмотрѣніе дорогъ второй очереди по списку Борисова, или начать разсмотрѣніе новыхъ дорогъ. Я лично думалъ бы, что намъ надо исчерпать списокъ Борисова, тѣмъ болѣе, что разсмотрѣніе дорогъ второй очереди займетъ много времени, и мы растеряемъ участниковъ Совѣщанія. Перейдемъ къ разсмотрѣнію дорогъ второй очереди.

А. Н. Русановъ. Можно просить Собраніе включить еще въ этотъ дополнительный списокъ линію Николаевскъ-на-Амурѣ—Амурская желѣзная дорога? Есть линія Пермь—Уфа и линія Пермь—Котласъ. Пермскій Областной Комитетъ предлагаетъ постройку второго пути какъ разъ по сѣверной магистрали съ выпрямленіемъ дороги этой постройкой линіи Кунгуръ—Оханскъ—Чепца съ тѣмъ, чтобы второй путь прошелъ черезъ Пермь. Тутъ соединеніе Воткинскихъ заводовъ съ Пермью.

А. А. Бубликовъ. Перейдемъ къ линіямъ второй очереди. Можетъ быть позволите быстро ихъ пройти? Тамбовъ—Донецкій Бассейнъ. Эту линію мы отнесли ко второй очереди. Рразрѣшите ее во второй очереди оставить? (Принята). Гора Магнитная—Сара.

В. С. Колесниковъ. Я прошу разсмотрѣнія линіи Гора Магнитная—Сара отложить, пока придетъ Н. Н. Кутлеръ.

А. А. Бубликовъ. Линія Кіевъ—Житомиръ. Линія эта имѣетъ большое мѣстное значеніе. Она соединяетъ Кіевъ съ Житомиромъ и идетъ вдоль шоссе съ довольно оживленнымъ движеніемъ. Какъ курьезъ, могу вамъ сказать, что въ этомъ районѣ есть великолѣпный гранитъ, а Кіевъ мостится гранитомъ изъ Швеціи. Линія эта составляетъ головной участокъ дороги на Львовъ, и значеніе ея ясно. Я въ свое время линію эту изобрѣлъ и нашелъ любителей ею заниматься. Казна рѣшила строить ее сама и даже включила ее въ очередь 1917 года, но я, все-таки, замѣчу, что, при всемъ авторскомъ самолюбіи я сомнѣваюсь слѣдуетъ ли строить ее въ 1917 году.

П. В. Авдуловъ. Здѣсь вы изволите видѣть линію Шепетовка—Ямполь—Красно. Это какъ разъ элементъ той магистрали, которая соединяетъ Кіевъ со Львовомъ, и, безусловно, линія эта имѣетъ стратегическое значеніе. Произведены изысканія Обществомъ Подольской дороги, но край этотъ находится еще частью въ рукахъ австрійцевъ. Конечно, съ движеніемъ русской арміи эта линія должна отойти къ намъ. Обращаю ваше вниманіе на слѣдующее. А. А. Бубликовъ указывалъ на важное значеніе соединенія Львова съ Кіевомъ. Если мы отъ Житомира линію направимъ на Шепетовку, то получается гораздо болѣе короткая линія въ смыслѣ транзитномъ. Прошу направить линію отъ Житомира на Шепетовку, не предрѣшая дальнѣйшаго направленія.

Н. Н. Изнаръ. Угодно принять? Принято.

А. А. Бубликовъ. Линія Помошная—Умань нами принята. Теперь линія Курскъ—Кременчугъ, которая совпадаетъ съ основнымъ грузовымъ потокомъ и даетъ прямое сообщеніе Курскому району съ Николаевомъ, несомнѣнно, нашимъ самымъ крупнымъ хлѣбнымъ портомъ въ будущемъ. Проходитъ эта линія по такимъ мѣстностямъ Украйны, гдѣ имѣется масса сахарныхъ заводовъ, и съ транзитомъ примѣрно до 20 мил. Въ планъ она укладывается прекрасно, но Комиссія Борисова назначила эту дорогу во вторую очередь. Если разсматривать вопросъ параллельно разсмотрѣнной Самара—Уральскъ, то почему же хуже эта линія? Можно даже сказать, что здѣсь, кромѣ мѣстнаго значенія, еще значеніе транзитное государственное; несомнѣнно, эта дорога должна имѣть вліяніе на районъ, значительно большій, чѣмъ Самара—Уральскъ, поэтому я предлагалъ бы поставить ее въ первую очередь. Но есть еще у дороги Кременчугъ — Курскъ одно интересное свойство, которое на мой взглядъ должно подкрѣплять сооруженіе вышеуказанной линіи. Дорога Москва—Брянскъ—Ворожба вся создана изъ нелѣпѣйшихъ узкоколейныхъ клочковъ и принадлежитъ къ отвратительнѣйшимъ россійскимъ дорогамъ. Вся цѣликомъ составлена изъ мѣстныхъ линій и возникаетъ вопросъ о проведеніи второго пути, но этотъ вопросъ на мой взглядъ прямо недопустимъ. Вотъ съ этой точки зрѣнія Кременчугъ—Курскъ представляетъ немалый интересъ, потому что должна снять часть Одесско-Московскаго транзита на себя; съ этой линіи Кременчугская жел. дор. устранитъ ненужный транзитъ, такъ какъ она короче. Я бы считалъ поэтому, что ее слѣдуетъ поставить во вторую очередь (Голосъ: „Можетъ быть, въ первую?").

Саратовъ—Славянскъ. Эта линія въ свое время выдвигалась къ сооруженію по инициативѣ М-ства Путей Сообщенія. Даже явились концессіонеры на эту дорогу, а потомъ она вышла изъ моды и, думается мнѣ, совершенно правильно, Комиссія Борисова поставила ее во вторую очередь, такъ какъ она по сравненію съ линіей Саратовъ—Азовское море конечно второочередная.

Кострома—Красноуфимскъ—Кыштымъ. Мы ее уже разсматривали и поставили въ первую очередь.

Линія Уфа—Пермь. Она касается близко не одного только Урала, поэтому позвольте по этому поводу сказать пару словъ. Уралъ уже давно хлопочетъ о созданіи жел. дороги по западному склону меридіональной магистрали, значитъ линія получитъ до невѣроятности крупное значеніе. Я считаю, что только по недоразумѣнію эту магистраль не выдвинули въ первую очередь. Дѣло въ томъ, что Комиссія Борисова приступила къ работѣ изслѣдованія съ пустыми руками. Скажу, сдѣлано классическое изслѣдованіе отъ Москвы до Донецкаго бассейна и Петроградъ—Сибирь, сдѣлано такъ, какъ лучше никогда не нужно. Выяснена съ очевидностью необходимостъ сооруженія такихъ разгружающихъ дорогъ, но далѣе у Комиссіи абсолютно отсутствовали матеріалы. Весь наличный матеріалъ лежитъ въ отдѣльныхъ клочкахъ, ничего объединяющаго въ смыслѣ плана никогда не существовало. Комиссія не задумывалась о томъ, какъ всю эту сѣть эксплоатировать, какъ ее снабдить лѣснымъ и минеральнымъ топливомъ. И вотъ, если эту сѣть вы хорошенько разсмотрите, то вы увидите, что для постройки намѣченной линіи не хватаетъ лѣсного матеріала, она не обезпечена топливомъ. Возьмемъ для примѣра, дорогу Самаро-Златоустовскую, которая питается нефтью. Но кто не знаетъ, что нельзя сжигать нашего богатства, сжигать то, что должно эксплоатироваться, совсѣмъ иначе. Но и съ чисто желѣзнодорожной хозяйственной точки зрѣнія нефтяное отопленіе не раціонально, особенно при той цѣнѣ, которая создалась при благосклонномъ соучастіи нефтепромышленниковъ и Правительства, которое не дало развиться нашей нефтяной промышленности въ Россіи и, въ сущности создало синдикатъ и невѣроятную дороговизну нефти. Бугульминская линія проходитъ по мѣстности, которая не обезпечиваетъ дорогу топливомъ. Нельзя забывать, напримѣръ, Сибирской ж. д. Когда она строилась и заговорили объ углѣ, то всѣ говорили: зачѣмъ уголь, когда линія пойдетъ по тайгѣ, по лѣснымъ богатствамъ Сибири? Оказалось же,

что черезъ 5 лѣтъ, не только дорога, но и всѣ путевыя постройки топятъ углемъ, въ виду невѣроятныхъ цѣнъ на дрова. Цѣны на дрова такъ ростутъ, что сомнительно удастся ли топить лѣсомъ и Казань-Екатеринбургскую ж. дорогу. Строится линія Оренбургъ — Уфа, однимъ словомъ, цѣлый громадный районъ дорогъ, относительно котораго никто не подумалъ чѣмъ ихъ топить. Неужели топить дровами, цѣна которыхъ возрасла съ 40 руб. чуть не до 100 р. за кубъ? Очевидно, дровами теперь невозможно топить, а нужно топить углемъ. И въ этихъ мѣстахъ есть угольное мѣсторожденіе. Уголь скверный, надо сказать, хуже его и не найдешь нигдѣ. Самой природой подаренъ для отопленія Кизеловскій уголь — скверный, но обильный. И вотъ для того, чтобы использовать этотъ источникъ топлива, его нужно соединить со всѣми этими дорогами, иначе онѣ попадутъ въ невѣроятный кризисъ и создадутъ невѣроятную дороговизну. Къ этому надо прибавить, что потребленіе дровъ стоитъ въ прямой зависимости отъ возможности пользованія углемъ: если можно получить уголь, то дрова дешевы, а если нельзя, то дрова дорожаютъ. Я считаю необходимымъ вывести Кизеловскій уголь къ югу. Какъ его вывезти? Есть вѣтвь Луньевская, построенная еще блаженной памяти г-номъ Губонинымъ. На профилѣ ея значится 15 тысячные уклоны въ натурѣ — 22 тысячные; профиль этотъ что-то невѣроятное. Забита она такъ, что еще 10 лѣтъ назадъ возбуждали вопросъ о постройкѣ второго пути. Но такъ какъ стыдно было строить второй путь, то Правленіе Пермской дороги выдвинуло проектъ линіи къ восточному склону Урала, гдѣ имѣется уголь, несомнѣнно, лучшаго качества. По силѣ этихъ соображеній является необходимой постройка меридіональной линіи отъ Кизеловскихъ копей въ направленіи къ югу до Уфы, иначе мы стоимъ передъ грознымъ топливнымъ кризисомъ для всѣхъ этихъ жел. дорогъ. Но этимъ задача этой дороги не исчерпывается. Какъ я имѣлъ честь докладывать, всѣ эти дороги находятся въ періодѣ постройки, когда онѣ имѣли возможность по старымъ еще цѣнамъ закупать шпалы, всѣ онѣ находятся въ плохомъ положеніи, и, какъ я докладывалъ, дѣло доходитъ до такихъ вещей, что въ Богословскомъ округѣ въ какомъ-то поднебесьѣ Рязанско-Уральская дорога заказываетъ шпалы. Очевидно, необходимо существующую сѣть вывезти лѣсные массивы, которые разрѣшили бы шпальный вопросъ, иначе цѣны поднимутся до невѣроятности. И чтобы судить о цѣнахъ, скажу: теперь цѣна на шпалу 3 руб.,

тогда какъ раньше максимумъ средняя цѣна шпалы была около 1 руб. Увеличилось въ 3 раза. Я прошу обратить вниманіе, какъ я понимаю значеніе дороги, я не говорю о мѣстныхъ нуждахъ, а выставляю ее, какъ предпосылку постройки общей сѣти Край суровый, но тамъ живутъ люди, и живутъ не плохо и энергично ведутъ свое хозяйство, и надо отдать должное Пермскому Земству—это одно изъ самыхъ энергичныхъ и заботливыхъ Земствъ, которое не даромъ пользуется своей репутаціей примѣрно ведущаго свое дѣло. Вотъ почему я на этихъ аргументахъ не останавливаюсь, думаю, что дорога нужна не въ цѣляхъ обслуживанія мѣстныхъ нуждъ, хотя бы и самыхъ хорошихъ, но эту дорогу нужно провести въ цѣляхъ государственныхъ: здѣсь такая задача, такое заданіе, которое выходитъ за кругъ мѣстныхъ интересовъ, за кругъ непосредственнаго вліянія района. Въ виду вышеприведенныхъ аргументовъ я позволилъ себѣ этотъ № 76 переименовать, такъ какъ это недодѣлка. Въ этомъ видѣ она ничего не дастъ и никого не удовлетворитъ. Нужно или всю линію взять, или ничего, такъ какъ отдѣльные участки ничего не дадутъ. Нужно взять всю линію отъ Уфы до Печорскаго массива. Я бы просилъ ее переименовать и назвать Печора—Уфа и соединить съ той линіей, о которой говорилъ представитель Пермскаго К-та, и которая была принята не только Пермскимъ Обл. К-томъ, но и Совѣщаніемъ, которое было собрано въ Перми съ участіемъ представителей Биржевого К-та, В.-П. К-та, отъ Города и отъ Земствъ Губернскаго и Уѣздныхъ.

И. С. Сиговъ. Къ тому, что сказалъ А. А. Бубликовъ, мнѣ нечего прибавить, а въ смыслѣ обоснованія я долженъ сказать о томъ, что необходима меридіональная магистраль на Уфу въ томъ смыслѣ, что эта магистраль будетъ давать кратчайшій путь въ Среднюю Азію, гдѣ у насъ меридіональной магистрали нѣтъ, а для Урала она чрезвычайно важна не только въ мѣстномъ, но и въ общегосударственномъ отношеніи. Я долженъ сказать, что если начинать головной участокъ съ Сѣвера, то именно Кама—Печора. Мнѣ кажется, что мы въ правѣ разсчитывать на то, чтобы она была построена внѣ очереди, именно потому, что эта дорога, собственно говоря, уже подготовлена къ постройкѣ, и уже нынѣ, не позднѣе вѣроятно, 1 ноября, будетъ утвержденъ уставъ Общества, которое будетъ строить эту дорогу. Капиталъ почти обезпеченъ. Самая дорога одобрена Комиссіей о новыхъ жел. дорогахъ. Это нужно имѣть въ виду, такъ что она можетъ быть

начата, во всякомъ случаѣ, не позднѣе 1917 г. Безъ всякаго сомнѣнія, что эта дорога имѣетъ громадное государственное значеніе, и въ то же время мѣстное. Какъ извѣстно, мы въ настоящее время находимся въ очень тяжеломъ положеніи, потому что металла нѣтъ, а здѣсь, какъ вы знаете, находится чрезвычайно богатая желѣзная руда. Извѣстно, что Вишерскій желѣзный блескъ имѣетъ содержаніе превышающее 85%, тамъ существуетъ два большихъ округа и тотъ и другой временно пріостановлены изъ-за бездорожья. Рудныя богатства этого края нельзя перевозить потому что нѣтъ никакихъ дорогъ. Между тѣмъ, мысль о соединеніи Камы съ Печорой стояла на очереди еще въ 18 вѣкѣ, и съ того времени разрабатываютъ проекты для воднаго соединенія, но изъ этого ничего не вышло. Затѣмъ, съ 90-хъ годовъ возникла мысль о соединеніи Камы и Печоры. Надо сказать, 20—22 мѣсяца нужно везти грузъ отъ одного бассейна до другого. Вотъ въ какомъ положеніи находится этотъ богатый край, который заключаетъ въ себѣ рудныя и другія богатства, въ томъ числѣ каменный уголь, золото и др. полезныя ископаемыя, который будетъ имѣть громадное значеніе для государства, вообще, помимо мѣстнаго. Я еще долженъ указать на то, что здѣсь въ Печорскомъ краѣ богатая лѣсная площадь, и всякая дорога будетъ захватывать всего на всего болѣе 3 милліоновъ десятинъ вполнѣ хорошаго лѣса. Такъ вотъ, изъ того, что я говорю, мнѣ кажется, достаточно явствуетъ, что проведеніе пути къ Печорѣ диктуется настоятельною необходимостью— мѣстнаго и общегосударственнаго значенія. Кромѣ того, я прошу обратить вниманіе на то, что эта дорога подготовлена къ постройкѣ, все готово, чтобы начать ее строить. Вѣроятно, нынѣ будетъ утвержденъ уставъ того общества, которое будетъ ее строить. Поэтому я прошу линію Кама—Печора и село Троицкое поставить внѣ очереди, а далѣе дорогу отъ Перми до Печоры въ первую очередь.

А. А. Борисовъ. Я совершенно согласенъ съ А. А. Бубликовымъ, который развилъ общее направленіе магистрали. У меня на картѣ показано, что эта линія доведена до Печоры, но не доведена до села Троицкаго. Отсюда есть возможность взять весь лѣсной матеріалъ изъ очень богатой лѣсами верхней части Печоры, дабы дать возможность при желаніи этотъ лѣсъ направить въ Каму, а при ея помощи сплавить въ Донецкій районъ, какъ мы въ Императорскомъ Техническомъ Обществѣ и заявили, что Донецкій районъ нуждается въ лѣсѣ. Если направить линію дороги до с. Троицкаго

на Печорѣ, то она будетъ снабжать лѣсомъ весь югъ Россіи, и такимъ образомъ, будетъ выкачиваніе лѣса не только на сѣверъ, но и на югъ....

Н. Н. Изнаръ. Позвольте считать это....

А. А. Бубликовъ. Вся эта дорога примѣрно 840 верстъ съ развѣтвленіями.

Н. Н. Изнаръ. Постройка дороги Уфа—Печора протяженіемъ 840 верстъ. Предложеніе докладчика внести эту дорогу въ первую очередь. Производится голосованіе. Принято въ первую очердеь.

А. А. Бубликовъ. Вы желаете поддержать предложеніе Пермскаго представителя, который предлагаетъ эту линію разбить на двѣ части Печора до Солеваренъ. Отъ Перми до Уфы. (Общій разговоръ).

Н. Н. Изнаръ. Угодно вамъ считать этотъ вопросъ конченнымъ? (Голоса: „Кончено, кончено"),

А. А. Бубликовъ. Вятка—Чистополь. Это Комиссія поставила немножко по техническому недоразумѣнію. Такую линію выстроить нельзя. Дѣло въ томъ, что Вятка промыла чрезвычайно глубокую долину. Къ этой долинѣ сходятся крайне изрѣзанные глубокіе овраги. Поэтому такъ направить линію нельзя. Линія будетъ представлять перегибъ. Сперва по водораздѣлу между Вяткой и Камой и потомъ поперекъ. (Показываетъ по картѣ). Вотъ это обстоятельство и привело Комиссію подъ моимъ предсѣдательствомъ къ мысли, что, чѣмъ строить такую линію (тамъ надо строить мостъ черезъ Вятку очень трудное сооруженіе) за тѣ же самыя деньги вмѣсто этой линіи гораздо раціональнѣе выстроить двѣ линіи. Одну Вятка—Мензелинскъ и затѣмъ, такъ какъ Мензелинскъ соединенъ съ Бугульмой, создать прямое сообщеніе Оренбургскаго края и всей Уфимской степи съ Котласомъ, Архангельскомъ и Мурманомъ, создать такую линію, далеко заходящую за предѣлы мѣстнаго значенія. Съ другой стороны продлить Яранскую вѣтку до Чистополя. Обѣ эти дороги проходятъ по водораздѣлу и по мѣстности земледѣльческой. Это лучшіе уѣзды Вятской губерніи въ смыслѣ хлѣбовъ; дорога затѣмъ прорѣжетъ богатый лѣсной массивъ по р. Волгѣ и затѣмъ пойдетъ къ хлѣбной пристани. Можетъ быть этого на первое время достаточно. Думаю, что эти двѣ линіи, которыя намѣтила Комиссія о планѣ сѣти, великолѣпно совпадаютъ съ грузовымъ потокомъ и прекрасно обслужатъ районъ. Поэтому мы считаемъ, что вмѣсто линіи Вятка — Чистополь

мы должны поставить двѣ линіи Вятка—Мензелинскъ и Яранскъ—Чистополь.

В. Д. Боронинъ. До тѣхъ поръ пока не осуществлена линія Заволжская я возражаю противъ вѣтки Яранскъ-Чистополь, потому что въ каждомъ изъ этихъ уѣздовъ своего хлѣба слишкомъ достаточно для того, чтобы питаться чужимъ, а такъ какъ Яранскъ тяготѣетъ къ городу Казани, а все, что необходимо для жителей Яранска получается оттуда, то я вмѣсто вѣтки Яранскъ—Чистополь, настаиваю на сооруженіи во вторую очередь вѣтки Яранскъ—Абдулино. Я хотѣлъ обратить вниманіе на то, что эта линія, которая проектирована отъ Яранска на Чистополь ложится рядомъ съ Заволжской.

Голосъ. Во всѣхъ случаяхъ эта линія могла бы имѣть значеніе, а что касается направленія отъ Вятки на Чистополь или, какъ предлагаетъ А. А. Бубликовъ, отъ Вятки на Мензелинскъ, предполагаю, что будетъ осуществлена та, которая проектирована отъ Мензелинска до Бугульмы, но, во всякомъ случаѣ, эта вѣтка находится въ проектѣ.

И. А. Шубинъ. Въ виду того, что эта линія Вятка—Чистополь предполагается во вторую очередь, я говорить не буду. О ней много говорилось. Въ дополненіе я укажу, что эта линія параллельна рѣкѣ Вяткѣ, хорошо обслужена судоходствомъ. Правда, Вятка нуждается въ большомъ улучшеніи пути.

А. А. Борисовъ. Эта желѣзная дорога отъ Вятки на Чистополь осуществляется, не соединяясь съ магистралью. Я хотѣлъ сказать, что ее лучше всего провести на Уфу, черезъ Мензелинскъ (шумъ), чтобы получить непрерывную линію отъ Ташкента на Мурманъ.

Голосъ. По самой постановкѣ вопроса вы видите, что этотъ вопросъ не обслѣдованъ, поэтому Комиссіей Борисова эта линія поставлена во вторую очередь. Я предполагалъ бы Вятку—Чистополь поставить во вторую очередь. Тѣ двѣ линіи, которыя предлагаетъ А. А. Бубликовъ, въ сущности едва ли лучше одной линіи, которая стоитъ здѣсь. Придется этотъ вопросъ обслѣдовать и послѣ рѣшать.

А. А. Бубликовъ. Позвольте поставить не Вятка—Чистополь, а соединеніе Вятки съ тѣмъ или инымъ пунктомъ Камы...

П. П. Набоковъ. Я вполнѣ присоединяюсь къ предложенію А. А. Бубликова, но если линія будетъ отъ Вятки на Чистополь и Мен-

зелинскъ, то я, протестую противъ проведенія вѣтки отъ Яренска на Чистополь; она пойдетъ параллельно новой линіи Казань—Петроградъ — Мантурово, разстояніе небольшое, 55—60 верстъ. Это первое. Второе доложу, какъ представитель Казани, что возить изъ Чистополя и обратно совершенно нечего, такъ какъ каждый изъ этихъ пунктовъ имѣетъ свое громадное количество запасовъ, поэтому никакой вѣтки не нужно строить до Чистополя, а только до Казани.

Н. Н. Изнаръ. Угодно принять во вторую очередь Вятка—Кама? Принято.

А. А. Бубликовъ. Линія № 78,Самара—Саратовъ. Имѣлось въ виду не Самара—Саратовъ, а Самара—Николаевскъ. Я имѣлъ честь докладывать въ короткихъ словахъ о ея значеніи, о томъ что она создаетъ сплошной путь вдоль Волги. Конечно, нечего распространяться о значеніи такого пути для Волги въ смыслѣ судоходства по ней, такъ какъ выяснено, что параллельныя линіи улучшаютъ положеніе судоходства. Страхъ конкуренціи напрасенъ, ибо во первыхъ такая линія соедииняетъ бассейнъ рѣки въ моментъ перерыва воднаго сообщенія, во-вторыхъ, при помощи дороги Саратовъ—Азовское море даетъ возможность Уралу по свободнымъ болѣе менѣе путямъ получить антрацитъ, а затѣмъ вообще всѣ продукты нашего юга, которые могутъ потребоваться для него. Съ этой точки зрѣнія, принимая во вниманіе, транзитное а также немаловажное мѣстное значеніе этой дороги, нетрудно понять, что тѣ аргументы, которые съ такой горячностью были развиты относительно линіи Самара—Уральскъ, въ той же мѣрѣ могутъ быть развиты относительно и этой линіи. Она ничуть не хуже, такъ какъ можетъ перевозить такое же большое количество. Съ этой точки зрѣнія, я полагалъ бы извлечь эту линію изъ второй очереди. Такъ что я предлагалъ бы, со своей стороны, эту линію, какъ имѣющую, на мой взглядъ, гораздо большее значеніе, чѣмъ Самара—Уральскъ извлечь во внѣочередныя, ибо она является естественнымъ продленіемъ линіи Миллерово—Саратовъ и несомнѣнно, однимъ изъ звеньевъ дороги Саратовъ—Миллерово.

И. А. Шубинъ. Я не буду говорить съ точки зрѣнія конкуренціи водныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ, тѣмъ болѣе, что при обычномъ соотношеніи водныхъ фрахтовъ и желѣзнодорожныхъ тарифовъ эта конкуренція и не такъ страшна воднымъ путямъ, а съ точки зрѣнія, уже не разъ высказывавшейся въ настоящемъ

Совѣщаніи, начиная съ самого докладчика А. А. Бубликова именно, что мы при огромныхъ пространствахъ, лишенныхъ у насъ всякихъ дорогъ, едва ли можемъ позволить себѣ роскошь укладки вторыхъ путей. Даже инженеръ Образцовъ, возражавшій противъ этой точки зрѣнія, признавалъ возможность проводить только вторые пути, но не больше. Что же мы имѣемъ съ этой точки зрѣнія въ участкѣ Самара—Саратовъ? Кромѣ существующей тамъ и идущей одной желѣзной дороги, мы имѣемъ здѣсь первоклассный водный путь, оборудованный средствами перевозки такъ, какъ можетъ быть нигдѣ въ мірѣ. Чтобы быть краткимъ, приведу нѣсколько оффиціальныхъ цифръ, сообщаемыхъ въ объяснительной запискѣ Министерства Путей сообщенія къ государственной росписи на текущій 1916 г., Министерства, которое не только нельзя обвинять въ какомъ-либо сочувственномъ пристрастіи къ воднымъ путямъ, а скорѣе наоборотъ: въ игнорированіи водныхъ путей и въ принесеніи ихъ въ жертву интересамъ желѣзныхъ дорогъ. Вотъ эти цифры: средняя густота движенія по всей сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ выражается въ 45 мил. пудовъ, а по однѣмъ дорогамъ общаго пользованія въ 47,22 мил. пудовъ, густота же судового движенія въ Волжскомъ Бассейнѣ по всѣмъ его рѣкамъ достигла въ 1911 году 80 мил. пудовъ, а по главнѣйшимъ изъ нихъ 119,2 мил. пудовъ, превосходя такимъ образомъ на послѣднихъ путяхъ желѣзнодорожную почти въ 2½ раза. На участкѣ отъ устья Камы до Астрахани, въ каковой участокъ входитъ и плесъ Самара — Саратовъ, она выражается положительно колоссальной цифрой—593,6 мил. пуд.; иначе сказать: мы имѣемъ здѣсь желѣзную дорогу въ 13 путей, дѣйствующую, по крайней мѣрѣ, ⅔, года а между тѣмъ волжскій флотъ еще далеко не использованъ. Что же будемъ возить, при такихъ условіяхъ по этой желѣзной дорогѣ, если она пройдетъ по берегу Волги? Фабрикатовъ и вообще дорогихъ грузовъ здѣсь немного, массовые же грузы никогда, кромѣ развѣ глухой зимы здѣсь не пойдутъ. Мы уже слышали вчера, какъ при направленіи жел. дороги параллельно рѣкѣ, изъ вагоновъ приходится только любоваться на проходящіе по рѣкѣ плоты съ лѣсомъ. Скажу о хлѣбѣ, котораго такъ много идетъ изъ Саратова и изъ Покровской слободы. По даннымъ той же объяснительной записки Министерсгва Путей Сообщенія къ государственной росписи на 1916 г., въ пятилѣтіе 1908—1912 гг., на разстояніи 200—300 верстъ. на какомъ находятся Самара и Саратовъ,

сравнительные фрахты и тарифы бы таковы: фрахтъ 9,20 коп., тарифъ 29,40 коп. Къ этому надо прибавить несравненныя удобства водной перевозки: 1) на судно выправляется одинъ общій документъ, при желѣзнодорожной же перевозкѣ на каждый отдѣльный вагонъ необходимъ свой докуменъ; 2) нагрузка въ суда изъ амбаровъ, стоящихъ обычно въ непосредственной близости къ рѣкѣ, крайне удобна и дешева, погрузка же на желѣзную дорогу требуетъ или подвозки на лошадяхъ, или оборудованія желѣзнодорожной вѣтки; 3) при водной перевозкѣ перевозимый хлѣбъ получается полностью, при желѣзнодорожной же неизбѣжна значительная утеря, обуславливаемая самыми условіями перевозки.

Г.г., если бы вы, представители общественныхъ организацій, признали возможнымъ нынѣ постройку дороги Самара—Саратовъ по берегу Волги, вы только пошли бы по стопамъ нашего Министерства Путей Сообщенія, отношеніе котораго къ воднымъ путямъ можно зарегистрировать фактомъ, имѣвшимъ мѣсто еще въ 60-хъ годахъ прошлаго столѣтія, когда, изъ боязни конкуренціи Николаевской желѣзной дороги, былъ уничтоженъ почти совершенно законченный водный путь по соединенію Волги съ р. Москвой, который впослѣдствіи пришлось возстановлять съ затратой на эти возстановленіе новыхъ народныхъ средствъ.

Н. Н. Изнаръ. Всѣ преимущества и условія провоза грузовъ по рѣкамъ намъ прекрасно извѣстны. Вѣдь, здѣсь сидятъ люди, болѣе или менѣе знакомые какъ съ водными перевозками, такъ и съ желѣзнодорожными—объ этомъ нечего говорить.

И. А. Шубинъ. Я не говорю только о водныхъ путяхъ, а говорю, что намъ приходится подвозить еще на лошадяхъ. На желѣзныхъ дорогахъ, какъ намъ извѣстно, установленъ особый процентъ потери хлѣба, тогда какъ по воднымъ путямъ этого нѣтъ. По мнѣнію той организаціи, которой я являюсь представителемъ, линія отъ Самары на Саратовъ будетъ питаться лишь тѣмъ, что она будетъ отымать у водныхъ путей, и, повторяю, если за эту линію выскажутся представители общественныхъ организацій, то они только подтвердятъ тотъ ошибочный взглядъ, который былъ у насъ до сихъ поръ въ Министерствѣ Путей Сообщенія.

А. И. Канъ. Вопросъ о соединеніи Самары съ Николаевскомъ разбирался 3-го мая въ Комиссіи о новыхъ дорогахъ. Докладчикъ сказалъ что на Уралъ пойдетъ очень много топлива, отъ 350 до 400 вагоновъ въ мѣсяцъ. Уполномоченный отъ Самары утверждаетъ, что

будетъ 10 вагоновъ въ день. Топливо для Урала, вѣроятно, найдется помимо этой дороги, которую мы уже приняли отъ Кизиловскихъ рудниковъ, а также изъ Сибири. Нашъ Самарскій Комитетъ, несмотря на то, что насъ раньше обвиняли, что мы хотимъ отнять для Самары грузы отъ Саратова, сказалъ, что дорогу Саратовъ—Самара надо отнести къ первой очереди только въ томъ случаѣ, если дорога пойдетъ отъ Самары на Балаково и отъ Балакова на Саратовъ. Саратовъ, въ желѣзнодорожныхъ транспортахъ совершенно не нуждается. Помимо сего вся дорога идетъ приблизительно 40 верстъ вдоль Волги и имѣетъ возможность весь свой хлѣбъ везти на Волгу. Дорога эта будетъ бездоходная. Она будетъ доходная только тогда, когда будутъ созданы тѣ большіе заводы, которые ожидаются въ Балаковѣ. Самарскій Комитетъ предлагаетъ дорогу Самара—Саратовъ перенести въ первую очередь при разстояніи 200 верстъ и съ заходомъ въ Балаково и оттуда на Саратовъ. Я хотѣлъ указать на слѣдующее: докладчикъ говоритъ, что ему желательно создать прямой путь съ Азовскаго моря на Самару черезъ Саратовъ. Дорога на Саратовъ черезъ Балаково отъ Самары дѣйствительно прямая, но дорога чрезъ Ершово удлиняетъ путь на 100 верстъ. Кромѣ того, Самарскій Военно-Промышленный Комитетъ проситъ устроить соединительную вѣтвь отъ дороги Самара—Уральскъ до Николаевска. Мы доказываемъ, что мы не желаемъ что-либо отнимать у Саратова, и предлагаемъ строить прямой путь на Балаково отъ Самары, а затѣмъ отъ Балакова идти вдоль Волги до Саратова, т. е. дорогу въ 280 верстъ и просимъ поставить это въ первую очередь.

В. Н. Вольтманъ. Эту дорогу слѣдуетъ соединить съ Самарой независимо отъ того транспорта, который идетъ въ Донецкій Бассейнъ съ Урала. Представитель Самарскаго Комитета усумнился въ потребительской способности Урала въ отношеніи топлива. Прежде всего, распредѣленіе, которое дѣлается въ Самарѣ для всѣхъ районовъ, совершенно ненормально и вытекаетъ только изъ особыхъ обстоятельствъ переживаемаго времени. 10 вагоновъ—это не есть нормальное количество. Для Урала необходимы антрацитъ и коксъ, и въ этомъ отношеніи всякая дорога, которая соединитъ Уралъ съ источниками топлива, будетъ имѣть государственное значеніе. Вѣдь, господа, употребленіе Уральскими заводами кокса и антрацита выразилось въ десяткахъ милл. пудовъ. А. А. Бубликовъ говорилъ относительно кизеловскаго угля, но этотъ уголь для Урала не годится. Онъ годится для Волги, но не годится для металлургиче-

скихъ цѣлей. Единственнымъ источникомъ для Европейской Россіи является Донецкій бассейнъ, можетъ быть другіе источники и есть, но это, вѣдь, Уралъ не удовлетворяетъ. Что касается соображеній г-на Шубина, то я долженъ сказать, что я самъ пароходчикъ и волжанинъ и всегда опасаюсь конкуренціи жел. дорогъ для водныхъ путей, но я считаю, что эти соображенія совершенно неосновательны. Будетъ ли трасса на Николаевскъ, или та, которая была представлена Самарскимъ представителемъ, во всякомъ случаѣ не надо забывать, что эта дорога не пойдетъ параллельно Волгѣ. Самара есть центръ самарскаго района, но Волга отходитъ на 130 верстъ на западъ. Точно также относительно Балакова,—если это направленіе будетъ утверждено, то конкуренціи съ Волгой не будетъ, и заявленіе г. Шубина нѣсколько преувеличено. Допустимъ, что путь идетъ дѣйствительно параллельно Волгѣ. Я самъ принципіальный врагъ всякой конкуренціи желѣзныхъ дорогъ воднымъ путямъ, но, можетъ быть, существуетъ особая „культурная" конкуренція и, можетъ быть, по особо культурнымъ соображеніямъ и надо строить дороги, параллельныя съ Волгой. Здѣсь съ пароходствомъ не можетъ быть конкуренціи, такъ какъ пароходство не выполняетъ всѣхъ перевозокъ, и перевозить коксъ и антрацитъ можно только по желѣзнодорожнымъ путямъ. Ближайшій путь Волги идетъ до Царицина, затѣмъ до Самары и, наконецъ, на сѣверъ, на Уралъ, но все это для насъ связано съ такой порчей угля, съ такими расходами, что въ концѣ концовъ мы отъ водной перевозки угля отказались. Даже теперь, несмотря на всяческія желѣзнодорожныя затрудненія, мы предпочитаемъ везти его кружнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ. Итакъ, я считаю, что желѣзная дорога не можетъ конкурировать съ Волгой, а если она даже и конкурируетъ, то это поможетъ все-таки удовлетворить перевозку на Уралъ тѣхъ грузовъ, съ которыми Волга не можетъ справиться.

Н. Н. Изнаръ. Я какъ разъ противникъ того мнѣнія, которое высказалъ В. Н. Вольтманъ, и горячій сторонникъ конкуренціи желѣзныхъ дорогъ съ рѣками, и вотъ скажу вамъ, почему. Доказано, что въ Америкѣ дороги развились исключительно благодаря конкуренціи водныхъ путей съ желѣзными дорогами, и нигдѣ такихъ дешевыхъ и удобныхъ желѣзнодорожныхъ и водныхъ сообщеній нѣтъ, какъ въ Америкѣ. Я извиняюсь, что отнялъ у васъ двѣ минуты времени, но я всю жизнь этимъ интересовался и долженъ былъ вамъ высказать свой взглядъ.

В. А. Виноградовъ. Я вполнѣ присоединяюсь ко всѣмъ предложеніямъ А. А. Бубликова. Мы считаемъ, что соединеніе Самара—Николаевскъ необходимо не только для тѣхъ цѣлей, о которыхъ говорилъ А. А. Бубликовъ, но и для соединенія Каспія съ Ураломъ и Сибирью. Самара—Николаевскъ отнюдь не тотъ варіантъ, который отстаиваетъ Самарскій Комитетъ, т. е. Самара — Саратовъ, транзитныя преимущества котораго ничтожны по сравненію съ Самара—Николаевскъ. Я предлагаю линію эту включить въ первую очередь.

В. С. Колесниковъ. Я смотрю на дорогу Самара—Саратовъ, какъ на дорогу транзитную, государственнаго значенія, и считаю, что ее необходимо строить по кратчайшему разстоянію, какъ объ этомъ говорили въ Комиссіи Борисова. Транзитное значеніе этой дороги будетъ подорвано, если мы будемъ вести Самара—Николаевскъ, Николаевскъ—Ершово, а затѣмъ на Саратовъ, и всѣ тѣ, которые говорятъ, что эта дорога имѣетъ транзитное значеніе, будутъ неправы. Мы вчера говорили 2 часа о томъ, заходить или нѣтъ въ Нижній-Новгородъ. Тамъ было съ лишкомъ 30 верстъ убыточныхъ и мы это отвергли. Такъ почему же мы хотимъ эти 100 верстъ убыточныхъ оставить и заставить всѣ грядущія поколѣнія переплачивать на этой транзитной дорогѣ громадныя суммы денегъ? Что касается вопроса конкуренціи воды съ жел. дорогой, то это вопросъ спорный, но я лично являюсь горячимъ распространителемъ этого убѣжденія, что желѣзная дорога всегда должна конкурировать съ водой.

А. И. Канъ. Транзитъ черезъ Николаевскъ—Ершово на Саратовъ совершенно не выдерживаетъ критики. Если принять разстояніе черезъ Пензу—Казань, то вы увидите, что направленіе отъ Донецкаго Бассейна на Екатеринбургъ будетъ ближе черезъ Казань, чѣмъ черезъ Ершово — Николаевскъ. Одинъ изъ ораторовъ говорилъ, что нужно строить на Николаевскъ, такъ какъ это дастъ транзитъ для Каспія, но я долженъ сказать, что тутъ будетъ 100 верстъ лишнихъ черезъ Ершово—Николаевскъ. Дорога Самара—Николаевскъ не идетъ вдоль воды, и Самарскій Комитетъ разсчитывалъ, что если линія Самара—Саратовъ пойдетъ кратчайшимъ путемъ, то слѣдующій районъ отъ Балакова на Саратовъ настолько богатъ, что, несомнѣнно, тамъ будетъ вызванъ огромный промышленный подъемъ путемъ соединенія рельсовыхъ путей съ путями водными. Поэтому я повторяю, что для того, чтобы создать кратчайшій путь,

необходимо присоединиться къ мнѣнію Самарскаго Комитета. Потомъ вообще, строя дорогу отъ Самары кружнымъ путемъ на Балаково и отъ Балакова на Саратовъ, при 30 верстахъ лишнихъ, мы имѣемъ 270—280 на Саратовъ, 130—140 на Николаевскъ, и тогда мы дѣйствительно обслужимъ и оживимъ богатѣйшій уѣздъ. Я просилъ бы докладчика высказаться о меридіональной вѣткѣ вдоль Волги.

И. А. Шубинъ. Я бы хотѣлъ сказать нѣсколько словъ.

Н. Н. Изнаръ. Объ этомъ мы не будемъ говорить, такъ какъ если мы не закроемъ преній, то сможемъ говорить еще 3 дня.

И. А. Шубинъ. Я хочу привести фактическую справку: въ Америкѣ, дѣйствительно, былъ такой несчастный періодъ конкуренціи рѣкъ съ желѣзными дорогами, но въ этотъ періодъ судоходство было тамъ совсѣмъ убито, и только за послѣдніе годы эта прежняя политика признана была невѣрной.

А. А. Бубликовъ. Я совершенно исключаю возможность мысли о томъ, что въ этомъ районѣ мы выстроимъ двѣ дороги, но я думаю, что и самарскіе представители особенно на этомъ настаивать не будутъ. Очевидно, что нужно строить одну изъ этихъ дорогъ, такъ какъ я не представляю себѣ достаточно ясно, какъ на этомъ протяженіи можно сократить 100 верстъ транзитныхъ. Въ вашихъ измѣреніяхъ есть ошибка. Я позволилъ бы себѣ возразить нѣсколько словъ.

Строить, то строить такъ, чтобы удовлетворительно разрѣшить вопросъ. Позволяю сказать въ возраженіе: никакихъ тамъ сотенъ верстъ сокращено не будетъ (Голосъ: „А сколько? Какъ угодно“). А гораздо меньше. Прежде всего, я долженъ сказать, что всякая задача должна соотвѣтствовать средствамъ ея разрѣшенія, и если вы говорите о такихъ грандіозныхъ транзитахъ, какіе предполагаются по линіи Москва—Донецкій бассейнъ, или Рыбинскъ—Сибирь, то стройте по стрѣлкѣ, удовлетворяйте крупнѣйшія государственныя нужды. А если идетъ рѣчь о транзитѣ второго сорта, о транзитѣ очень важномъ, очень нужномъ, но мѣстномъ и никакого грандіознаго государственнаго значенія не имѣющемъ, то въ предѣлахъ того масштаба, который у насъ есть, попытайтесь разрѣшить задачу не на 5+, а хотя бы и на 3 балла. Но такъ разрѣшите, чтобы въ будущемъ перейти, по мѣрѣ роста развитія транзита, къ болѣе удовлетворительному разрѣшенію. Вотъ я вамъ говорю: начните строить, но постройте сначала дешевенькую дорогу въ

130 вер., потому что для этого транзита не приспѣло еще время строить всю дорогу; выстройте кусочекъ, который на нѣсколько а, можетъ быть, и на десятокъ лѣтъ удовлетворительно разрѣшитъ задачу, и въ будущемъ можетъ сократить разстояніе отъ Николаевска на Саратовъ къ Волгѣ. Я возражаю противъ этого потому, что дорога не разрѣшитъ мѣстныхъ нуждъ въ полной мѣрѣ, если бы строить слѣва, а не справа это разъ, а во-вторыхъ, проходя близко отъ Волги, она не перехватила бы ни одного груза. Если проложить тутъ дорогу, то она для мѣстнаго населенія будетъ имѣть нулевое значеніе въ виду близости къ Волгѣ, и въ виду того, что уже здѣсь существуетъ гужевое движеніе черезъ рельсы на Балаково. Вотъ яркое доказательство того, что постройка этой дороги была бы актомъ вреднымъ, потому что Балаково всегда хлопотало о дорогѣ, перпендикулярной Волгѣ, а не параллельной. Вотъ поэтому въ предѣлахъ меньшаго масштаба транзита, который намъ сейчасъ представляется, намъ слѣдовало бы не перескакивать изъ второй очереди и второго порядка, такъ сказать, этого вопроса, который опредѣлила Комиссія Борисова. Она черезчуръ далеко заходитъ. Я бы поддерживалъ рѣшеніе, пока выяснится необходимость дальнѣйшаго спрямленія, на время оставаться въ предѣлахъ этого куска. Онъ никому не мѣшаетъ, и никому не вредитъ, отличнымъ образомъ исполняетъ свою задачу, а въ будущемъ, когда потребуется пристройка, въ чемъ я очень сомнѣваюсь, тогда и продолжится линія. Если потребуется спрямить путь отъ Николаевска, то явится конкуренція воднаго пути. А мнѣ извѣстно, во что превращаютъ г.г. пароходчики тарифы, при всей такъ называемой дешевизнѣ водныхъ перевозокъ. Я думаю, что въ этомъ вопросѣ мы достаточно разобрались, чтобы принять эту линію въ первую очередь. Мое предложеніе сводится къ тому, чтобы эту линію назвать Самара—Николаевскъ и поставить въ первую очередь, ибо она разрѣшитъ не только мѣстные интересы, но и крупные государственные.

А. И. Канъ. Позвольте на минуту. Дѣло въ слѣдующемъ, если мы примемъ сейчасъ постройку Самара—Николаевскъ прямымъ путемъ, то эта дорога пойдетъ вдоль дороги Самара—Уральскъ.

А. А. Бубликовъ. Вы выходите за предѣлы программы.

А. И. Канъ. Нужно поставить въ первую очередь. . . . Соединительную дорогу считать отъ Николаевска до одной изъ станцій Самара-Уральской ж. д. (Голосъ: „Это неправильно“. Шумъ).

Н. Н. Изнаръ. Позвольте голосовать. А. А. Бубликовъ предлагаетъ дорогу Самара—Николаевскъ поставить въ первую очередь (Голосъ: „Во вторую очередь").

А. А. Бубликовъ. Я предлагаю извлечь въ первую очередь.

Голосъ: Николай Николаевичъ, можно спросить справку. А. А. Бубликовъ выражаетъ сомнѣніе, что пробѣгъ транзита на 100 вер. больше, чѣмъ кратчайшее разстояніе Самара—Саратовъ (Шумъ).

А. И. Канъ. Я могу въ точности сказать.

Н. Н. Изнаръ. Позвольте поставить на голосованіе линію Самара—Николаевскъ. Согласны поставить этотъ вопросъ?

Голосъ: Самара—Николаевскъ всего 130 вер.

А. И. Канъ. Нѣтъ 192 вер.

А. А. Бубликовъ. Это не доказано. (Шумъ. Общій разговоръ).

Н. Н. Изнаръ. Кто раздѣляетъ мнѣніе А. А. Бубликова, что надо поставить въ первую очередь линію Самара—Николаевскъ, прошу сидѣть, возражающихъ прошу встать. Значитъ принято въ первую очередь.

Голосъ. Я воздерживаюсь.

А. А. Бубликовъ. На очереди линія Стерлитамакъ—Абдулино, мы о ней уже говорили и включили ее въ первую очередь. (Общій разговоръ). Теперь линія № 81 Торговая—Дивная. Эта линія соединяетъ станцію Владикавказской жел. дороги съ довольно виднымъ торговымъ пунктомъ. Это богатый районъ Ставропольской губерніи, районъ, такъ называемаго частнаго коннозаводства, здѣсь прекрасныя земли, приспособленныя для скотоводства; желаніе немедленнаго проведенія дороги вполнѣ законно, но несомнѣнно, это значеніе мѣстное отодвигаетъ ее во вторую очередь. Другой участокъ почему-то попалъ рядомъ въ списокъ по недоразумѣнію.

Голосъ. Онъ стоитъ подъ № 102.

А. А. Бубликовъ. Этотъ участокъ—Манычъ (Дивное)—Астрахань относится къ третьей очереди. Участокъ отъ Дивнаго до Астрахани составляетъ элементъ транзитной магистрали между Астраханью и Туапсе. Представители города Астрахани очень желаютъ это направленіе. Но въ смыслѣ транзита я не представляю себѣ, чтобы Астрахани было нужно такое соединеніе. Весь грузъ, все тяготѣніе астраханской рыбы проходитъ на Купянскъ.

Въ свое время Астрахань уже сдѣлала крупную ошибку, высказавшись за лѣвобережное направленіе. Рано или поздно эту ошибку придется исправить въ связи съ линіей Царицынъ—Петровскъ. Вотъ это исправленіе дастъ удовлетворительное разрѣшеніе. Надо сказать, что мѣстность въ этомъ районѣ не одинакова: на западѣ очень хорошія мѣста, а затѣмъ все хуже, наконецъ, идутъ мѣста совсѣмъ плохія, безводныя, къ культурѣ не пригодныя. Значительная часть этихъ непригодныхъ земель абсолютно не населена, если не считать кочующихъ калмыковъ. Я думаю, что справедливая Комиссія Борисова отнесла ее ко второй—третьей очереди. Я предложилъ бы при этомъ и оставаться.

В. А. Виноградовъ. А. А. Бубликовъ совершенно правильно охарактеризовалъ Комиссію Борисова, когда говорилъ, что нужно правильное освѣщеніе матеріала, чтобы судить какъ о большихъ дорогахъ, такъ и о малыхъ кусочкахъ. Лучшимъ доказательствомъ является судьба этой дороги, которую А. А. Бубликовъ назвалъ неважной. Какъ видно изъ журнала Комиссіи Борисова, были два ходатайства; при обсужденіи этой линіи указывалось, что желѣзнодорожныя общества возбуждаютъ ходатайства о проведеніи дороги тамъ, гдѣ это имъ нужно. Я долженъ внести поправку, которая, можетъ быть, поможетъ отнестись объективно къ дѣлу. На этой дорогѣ настаивалъ и весь Астраханскій край, Астраханское Земство пошло навстрѣчу желѣзнодорожному Обществуи мы настаивали на необходимости этой дороги; ознакомившись со всѣми матеріалами, мы убѣдились, что она цѣлесообразна и не будетъ убыточна. Затѣмъ, я перейду къ существу разсмотрѣнія этой дороги; когда я прочиталъ 94 страницы этого своднаго журнала, то я былъ пораженъ, какъ несерьезно отнеслась Комиссія къ матеріалу, признавъ значеніе этой дороги абсолютно ничтожнымъ для транзита. Я долженъ сказать, что если прикладывать принципы, которыя были положены въ основаніе распредѣленія всѣхъ линій, то подъ принципомъ проведенія первой очереди должна бы пройти дорога, намѣченная тамъ, гдѣ районъ не имѣетъ обслуживанія, не имѣетъ никакого направленія для существующихъ грузовъ. Можно бы дать выходъ грузамъ всего Юго-Восточнаго края, примыкающаго къ сѣверной части Каспійскаго моря, ибо этотъ край очень скверно обслуженъ желѣзн. дорогой. Единственный выходъ—это линія Астрахань—Саратовъ, и больше ничего. Относительно мѣстнаго значенія линій № 81 и № 102 вотъ что я долженъ сказать: по

вѣдомости Комиссіи Борисова эти дороги протяженіемъ на 800 верстъ, а по нашимъ даннымъ 520 верстъ, и откуда лишнихъ 300 верстъ получилось, объ этомъ нужно спросить тѣхъ, кто выдумалъ эти цифры. Этой цифры тутъ не существуетъ. Отъ Астрахани до Маныча 300 верстъ; значитъ на 220 верстъ меньше, а отъ Дивнаго до Торговаго 200 верстъ. Всего 520—540 верстъ. По мнѣнію нашихъ оппонентовъ въ Комиссіи Борисова, дорога эта не имѣетъ особаго значенія, а по нашему мнѣнію она имѣетъ громадное, обслуживая громадный край, гдѣ развито скотоводство. Я долженъ сказать, что та самая безлюдная степь, которую такъ краснорѣчиво забраковали, имѣетъ большое значеніе въ нашемъ скотоводческомъ хозяйствѣ. Вѣдь это Калмыцкая степь, единственное въ Европейской Россіи мѣсто съ образцовымъ овцеводствомъ. Она примыкаетъ къ Сѣверному Кавказу, гдѣ пристанище мериносоваго овцеводства. Калмыцкій скотъ славится на всѣхъ рынкахъ Россіи, какъ чрезвычайно хорошій мясной продуктъ. Если дадите возможность выхода къ западу, то можетъ развиться еще новая отрасль скотоводства—образцовое коневодство. И сейчасъ уже есть очаги для созданія хорошей культуры коневодства, но они нуждаются въ поощреніи. Калмыцкая лошадь одна изъ лучшихъ въ нашей кавалеріи. При благопріятныхъ условіяхъ значительная часть этого района можетъ служить великолѣпнымъ очагомъ для созданія культурнаго плодоводства. Югъ Россіи, при своихъ климатическихъ и почвенныхъ условіяхъ, можетъ играть большую роль на общегосударственномъ рынкѣ своими овощами, фруктами. Вотъ какое громадное транзитное значеніе этой линіи, совсѣмъ не столь безнадежной, какъ полагала Комиссія Борисова. Этимъ не исчерпывается значеніе этой линіи. Прошу обратить вниманіе на одно то, что на сѣверѣ Каспійскаго моря единственный и хорошій портъ это будетъ Астрахань, тамъ уже строится каналъ, при помощи котораго будетъ создана возможность морскимъ судамъ подходить къ Астрахани. И этотъ портъ можетъ развернуться. Есть еще громадный портъ Петровскъ, но, какъ портъ, онъ является величиной ничтожной, потому что уже теперь не можетъ вмѣстить того грузооборота, который сейчасъ обозначился. Всѣ, знакомые съ дѣятельностью Петровска, скажутъ, что онъ въ своемъ ростѣ дошелъ до своего предѣла, его необходимо перестроить. Слѣдовательно, для сѣвера Каспійскаго моря единственный портъ, который имѣетъ крупное значеніе, какъ морской портъ—это Астрахань. Приблизи-

тельно черезъ 4 года будетъ закончено сооруженіе канала Волга-Каспій, на каковой деньги уже отпущены и работа производится. Значитъ, направленіе грузовъ съ Каспійскаго моря пойдетъ въ большомъ процентѣ не черезъ Петровскъ, а черезъ Астрахань. Направленіе на Астрахань будетъ короче, чѣмъ направленіе отъ Петровска на Нижній-Новгородъ, хоть это подъ сомнѣніемъ, но такъ. Также просто и легко доказать ариѳметически ошибочность указаній комиссіи Борисова на распредѣленіе грузовъ, которые указывались въ ея объяснительной запискѣ, какъ основные грузы— лѣсъ и рыба. Говорили, что лѣсъ не пойдетъ изъ Царицына; очевидно, Комиссія не знаетъ, что лѣсъ царицынскій въ Астрахани дешевле. Это очень легко доказать путемъ биржевыхъ справокъ. Ошибка объясняется тѣмъ, что погрузка и выгрузка на берегъ въ Астрахани дешевле, чѣмъ въ Царицынѣ, потому что берегъ ниже и рабочіе обходятся дешевле. Вотъ вамъ преимущества Царицына. Всѣ эти ничтожныя преимущества отпадаютъ, и мы будемъ имѣть возможность конкурировать съ Царицынымъ. И уже сейчасъ Царицынъ съ величайшимъ трудомъ справляется съ развозкой того лѣса, который находится въ его районѣ. По отношенію къ рыбѣ говорятъ, что рыба пойдетъ не черезъ Царицынъ по Волгѣ, а должна отправляться желѣзнодорожнымъ путемъ. Откуда вы, возражающіе, знаете условія рыбнаго рынка? Вѣдь смѣю васъ увѣрить, что рыбопромышленники и экспедиторы рыбныхъ грузовъ, право, лучше васъ знаютъ направленіе свѣжихъ рыбныхъ грузовъ изъ Астрахани. Ихъ единодушное заключеніе, что весь рыбный грузъ, идущій въ громадномъ процентѣ на Юго-Западный край и на сѣверъ, пойдетъ по этой линіи, какъ наиболѣе выгодной для рыбныхъ грузовъ, именно воднымъ прямымъ путемъ, а не желѣзной дорогой, потому что это гораздо цѣлесообразнѣе. Всѣ данныя утверждаютъ, что транзитное значеніе этого края не такъ слабо, какъ казалось Совѣщанію Борисова. Мы считаемъ, что вся эта линія должна быть поставлена во вторую очередь, мы не претендуемъ на первую, но полагаемъ, что въ общегосударственномъ масштабѣ необходимо безусловно ее помѣстить во вторую очередь, а не гдѣ-то тамъ въ хвостѣ.

А. А. Бубликовъ. Я думаю, что Комиссія Борисова поступила правильно при обсужденіи этого вопроса, такъ какъ некуда съ этимъ дѣломъ спѣшить, у насъ есть болѣе спѣшныя дѣла. Линію Дивное—

Торговое, я полагалъ бы, надо перенести изъ третьей очереди во вторую очередь.

Н. Н. Изнаръ. Угодно №№ 102 и 81 отнести ко второй очереди? Принято.

А. А. Бубликовъ. Можетъ быть позволите оптомъ помѣстить во вторую очередь линіи отъ № 82 по № 94? По всѣмъ этимъ дорогамъ я не имѣю предложенія переносить въ первую очередь.

А. И. Канъ. Поставленъ вопросъ объ отнесеніи дороги № 91 Уральскъ—Гурьевъ во вторую очередь. Дорога Уральскъ—Гурьевъ не будетъ принята теперь въ первую очередь, но обсуждать ее надо въ связи съ вопросомъ, выгоднѣе ли вести внѣ очереди дорогу Александровъ-Гай до Эмбы, или выгоднѣе построить дорогу на Эмбу — Гурьевъ. По этому я имѣю честь просить поставить на обсужденіе вопросъ о прстройкѣ дороги Уральскъ—Гурьевъ.

А. А. Бубликовъ. Въ дополненіе ко всѣмъ преніямъ я позволю себѣ привести ту аргументацію, которая въ свое время была развита. По мнѣнію Комиссіи Борисова Эмбенскій районъ не обладаетъ такими свойствами, при которыхъ можно было ему одновременно назначить двѣ линіи, посему естественно предпринять въ первую очередь постройку линіи Александровъ-Гай—Эмба.

Н. Н. Изнаръ. Угодно ли линію Уральскъ—Гурьевъ оставить во второй очереди?

А. И. Канъ. Извиняюсь, мы пріѣхали изъ Самары высказать здѣсь свои нужды, поэтому позвольте вамъ доложить, что уважаемый И. С. Клюжевъ и еще нѣкоторые члены Совѣщанія не высказались. Мы говорили относительно нефти. Еще доложу о желаніи уральскихъ казаковъ, которые просили не отказать въ просьбѣ сообщить И. С. Клюжеву о томъ, что мы ожидаемъ отъ этой дороги. Мы попытаемся доказать и убѣдить васъ въ томъ, что дорога Уральскъ — Гурьевъ должна быть отнесена въ первую очередь.

И. С. Клюжевъ. А. А. Бубликовъ на половину согласился вести дорогу до Гурьева, потомъ единогласно признали до Уральска. Эта линія съ государственной точки зрѣнія имѣетъ громаднѣйшее значеніе, потому что, весь край, отъ Уральска до Гурьева, черезъ который она пойдетъ, одна изъ самыхъ плодородныхъ, населенныхъ мѣстностей. Сравнивать эту мѣстность съ тѣмъ узломъ, который пойдетъ до Александрова-Гая, никоимъ образомъ нельзя, отсюда вся нефть и всѣ продукты какъ-то: рыба, скотъ, сѣно и т. д. пойдетъ опять-таки по этой дорогѣ. Поэтому, я думаю, что есте-

ственно намъ эту линію поставить въ первую очередь, и тогда она какъ разъ будетъ имѣть естественное свое направленіе въ Каспійское море и Петроградъ, но заводить ее только на Уралъ было бы въ высшей степени ошибочно. Не буду вдаваться въ цифровыя данныя, но, если онѣ потребуются, то мы ихъ представимъ.

Н. Н. Изнаръ. Всякія данныя, которыя вы представите, очень желательны. Вы ихъ намъ дайте, а мы ихъ пріобщимъ къ журналу.

В. А. Виноградовъ. Я думаю, что требованіе построить эту линію въ первую очередь вызоветъ большія затрудненія, которыя коренятся въ томъ, что Гурьевъ считаютъ какимъ-то морскимъ портомъ. Я въ Гурьевѣ былъ и могу сказать, какъ въ Гурьевъ можно попасть. На самомъ ничтожномъ пароходишкѣ вы подъѣзжаете, останавливаетесь верстахъ въ трехъ отъ берега, а когда большая вода, то можно и въ двухъ верстахъ остановиться отъ берега. Вотъ что представляетъ изъ себя Гурьевъ, какъ портъ. Поэтому я считаю первоочередной постройку соединеніе Уральска съ Эмбенскимъ райономъ, имѣющимъ значеніе какъ пунктъ на пути Гурьевъ—Уральскъ. Объ этомъ самомъ Гурьевѣ врядъ-ли приходится говорить какъ о богатомъ пунктѣ въ смыслѣ хлѣбныхъ грузовъ. И. С. Клюжевъ заблуждается, если онъ считаетъ его самымъ богатымъ въ томъ смыслѣ, что онъ много можетъ дать въ смыслѣ хлѣбныхъ грузовъ. Правильное мѣсто этой линіи во второй очереди, а Гурьевъ надо сперва приспособить къ тому, чтобы онъ былъ чѣмъ-нибудь приличнымъ, какъ портъ.

А. И. Канъ. Я позволю себѣ сказать слѣдующее. Я не буду просить, чтобы вы дали въ первую очередь линію отъ Уральска до Гурьева, я хочу только линію до пересѣченія съ принятой нами дорогой Александровъ-Гай — Чарджуй, малень кую дорожку въ 350 верстъ. Прежде всего эта дорога дастъ возможность многомилліонные запасы мяса, рыбы и т. д. вывозить отсюда. Затѣмъ я хочу сказать слѣдующее—именно, что когда мы разсматривали эту дорогу, то мы забыли, что Москва нуждается въ хлопкѣ, нуждается въ сѣнѣ, мясѣ и въ другихъ продуктахъ, которые можно тамъ найти. Я вамъ хочу сказать, что хлѣба по этой дорогѣ нѣтъ, а пшена есть 6 милл. пудовъ, которые вывозятъ на лошадяхъ до Уральска и до Самары. Дальше я хочу указать, что тамъ есть, какъ утверждаютъ уральскіе казаки, 16 милл. пуд. сѣна, которое, благодаря тому, что его нельзя вывезти, пропадаетъ. Итакъ, мы

просимъ, чтобы дорога отъ Уральска до Эмбы, была разрѣшена въ первую очередь, а отъ Эмбы до Гурьева во вторую очередь.

В. Г. Петровъ. Я долженъ поддерживать соображенія моего товарища. Дорога Чарджуй — Александровъ-Гай рѣшена, такимъ образомъ рѣшенъ и участокъ отъ Эмбы до Гая. Поэтому разъ будемъ говорить о линіи Уральскъ — Эмба, то, несомнѣнно, придется говорить и объ этомъ кускѣ. Дорога строится, должна строиться и работать на самое себя. Поэтому когда бы мы рѣшили дорогу строить отъ Уральска на Эмбу, или отъ Эмбы дальше на Чарджуй, строить черезъ Самару, а не черезъ Гай, то мы въ первый годъ сдѣлали бы то, что плодородныя мѣста этого района, богатыя казачьи станицы потребовали бы для себя вывоза, и онѣ должны быть присоединены въ первую очередь къ сбыту во внутреннюю Россію всѣхъ своихъ богатствъ. Между тѣмъ, если бы мы стали говорить о дорогѣ Александровъ-Гай — Чарджуй такъ, какъ она была рѣшена, то, начиная съ Гая, она проходила бы по безплодной мѣстности и не присоединила бы рынокъ, такъ какъ тамъ такихъ богатствъ нѣтъ. Направленіе Великаго Индійскаго пути должно идти не черезъ Эмбу — Гай, а черезъ Эмбу — Уральскъ — Самару. И эта линія должна быть отнесена къ первоочереднымъ дорогамъ.

Н. Н. Изнаръ. Этотъ вопросъ можно считать уже оконченнымъ.

В. Т. Половниковъ. Я прошу позволенія сказать нѣсколько словъ относительно перечисленія дорогъ изъ второй очереди въ первую. Мнѣ кажется, такое стремленіе перетянуть дороги изъ второй очереди въ первую очередь обезцѣниваетъ эту первую очередь.

Н. Н. Изнаръ. Угодно ли считать вопросъ выясненнымъ и поставить его на баллотировку? (Голоса: „Просимъ").

А. И. Канъ. На голосованіе надо поставить вопросъ о постройкѣ дороги Эмба — Уральскъ.

А. А. Бубликовъ. Представителемъ Самары предлагается участокъ Уральскъ — Эмба въ 300 вер. поставить въ первую очередь. Я считаю, что эту дорогу надо оставить во второй очереди.

Н. Н. Изнаръ. Кто за отнесеніе этой дороги въ первую очередь, прошу встать, возражающихъ прошу сидѣть. Кромѣ представителей Самары никто не всталъ. Итакъ, предложеніе включить во вторую очередь всѣ линіи отъ № 82 до № 94 можно считать принятымъ? Принято.

А. А. Бубликовъ. № 95. Бессарабскія дороги. Онѣ разрѣшены

къ постройкѣ Бессарабскому Обществу. Часть этихъ дорогъ строится. Я бы предложилъ № 95 вычеркнуть изъ списка.

П. В. Авдуловъ. Всѣ тѣ линіи, которыя строятся, попали въ отдѣльный списокъ строящихся линій. Можетъ быть часть ихъ и не строится, тогда будетъ основаніе для Гос. Думы обратить вниманіе на то, что линіи, считающіяся строящимися, на самомъ дѣлѣ не строятся. Очевидно, съ ними что-то происходитъ.

Н. Н. Изнаръ. Есть предложеніе поставить въ особый списокъ всѣ строящіяся линіи внѣ всякихъ нумеровъ. Этотъ списокъ разсмотрѣнъ нашимъ Совѣщаніемъ.

А. А. Бубликовъ. № 96. Москва—Вильно. Это дорога, которая, несомнѣнно, представляла бы крупныя выгоды для насъ въ тотъ періодъ, который намъ пришлось пережить. Мѣстное ея значеніе подъ большимъ сомнѣніемъ, въ виду чего я не усматриваю никакихъ основаній теперь, когда мы ждемъ конца военной грозы, приступать къ ея постройкѣ, и потому я предлагаю оставить ее во второй очереди, въ которой она и значится. (Голоса: „Согласны").

Позвольте для простоты перескочить на одинъ нумеръ и разсмотрѣть № 98, Екатеринославъ—Александровскъ. Это соединеніе Второй Екатерининской дороги. Я предлагаю ее перенести въ первую очередь, потому что она принадлежитъ къ числу тѣхъ, которыя мы поставили внѣ очереди. Она является необходимымъ дополненіемъ ко Второй Екатерининской ж. дорогѣ, чтобы ею можно было пользоваться. Дорога всего протяженіемъ 100 верстъ. Я предлагаю передвинуть ее въ первую очередь. (Принято). Теперь я прошу вернуться назадъ къ дорогѣ № 69, Гора Магнитная—Сара. Эта линія имѣетъ мѣстное значеніе и будетъ способствовать развитію мѣднаго промысла на Уралѣ. Особой срочности въ постройкѣ этой дороги нѣтъ, потому я не имѣю возраженій противъ включенія ея во вторую очередь.

Позвольте остановиться на линіи Кіевъ — Одесса. Эта линія представляетъ нѣкоторую срочность въ своемъ разрѣшеніи. Между Кіевомъ и Одессой по птичьему полету 480, по желѣзной же дорогѣ 610 верстъ. Уже эта цифра показываетъ, что что-то неладно, но съ другой стороны ясно, что были какія-нибудь причины на то, чтобы положеніе это оставалось. Причины эти кроются въ чрезвычайно сложномъ рельефѣ мѣстности, но, по-моему, онѣ не должны препятствовать тому, чтобы упомянутое соединеніе было создано. Конечно, оно не будетъ такъ коротко, какъ

480 верстъ, но все же будетъ короче, чѣмъ теперь. Соединенiе это диктуется громаднымъ значенiемъ этихъ двухъ центровъ. Я думаю, что надо соединить рядъ линiй, нынѣ здѣсь существующихъ, въ одну сплошную магистраль Кiевъ—Одесса. Вопросъ этотъ сложенъ, онъ требуетъ детальнаго обслѣдованiя, для чего потребуются новыя изысканiя и крупныя затраты. Потребуется, къ сожалѣнiю, уничтоженiе ряда вѣтокъ, которыя въ этомъ направленiи построены какими-то замысловатыми способами. Въ частности, вѣтка отъ Кiева до Германовки устроена замѣчательнымъ образомъ. Ее нельзя было бы продолжить, такъ какъ она упирается въ 30-тисаженный оврагъ. Я считаю, что Совѣщанiе было право, когда эту линiю признало нужной, но не поставило ее въ первую очередь, такъ какъ для рѣшенiя этого вопроса не имѣются достаточныхъ финансовыхъ и техническихъ данныхъ. Я бы, со своей стороны, всецѣло сочувствуя проведенiю этой линiи, не рекомендовалъ бы ее извлекать изъ второй очереди.

С. М. Гутникъ. Я не позволилъ бы себѣ утруждать вашего вниманiя, если бы не былъ совершенно искренно и глубоко убѣжденъ въ томъ, что рѣчь идетъ дѣйствительно о вопросѣ не мѣстнаго, а очень большого государственнаго значенiя. Прежде всего, долженъ сказать, что, если бы нужно было иллюстрировать ту мысль, что важнѣйшiя магистрали сшивались изъ лоскутковъ, то болѣе яркаго примѣра трудно было бы подыскать, чѣмъ ломаная линiя Одесса—Кiевъ, вмѣсто того, чтобы вести ее приблизительно по меридiану. Кстати скажу, что Одесса, Кiевъ, Петроградъ лежатъ на одномъ меридiанѣ. Во всякомъ случаѣ, тотъ фактъ, что два крупнѣйшихъ города Россiи, причемъ Кiевъ имѣетъ около 700.000 жителей, а Одесса шестьсотъ тысячъ съ чѣмъ-то, соединены со столицей ломаной линiей, при возможности сокращенiя ея на одну треть, свидѣтельствуетъ о томъ, что мы имѣемъ дѣло съ уродливымъ явленiемъ въ желѣзнодорожной практикѣ. Но этого еще мало. Линiя эта имѣетъ громадное государственное значенiе постольку, поскольку она должна служить линiей всероссiйскаго экспорта и импорта. Если, г.г., мы увѣрены въ томъ, что по окончанiи войны нашъ экспортъ долженъ усилиться, то эту линiю безусловно нужно провести, причемъ по ней будутъ транспортироваться, кромѣ хлѣба, о которомъ я не буду говорить, такъ какъ для него существуютъ другiе порты, болѣе цѣнные грузы, составляющiе продукты переработанные, а именно мука, спиртъ и въ особенности сахаръ. Еще до войны Одесса экс-

портировала до 5 милліоновъ пудовъ сахару, но она можетъ транспортировать гораздо больше, если тарифная система искусственно не будетъ отклонять направленіе сахара другимъ путемъ, на германскій портъ Данцигъ. Извѣстно, что русскій экспортъ сахара фактически находился въ рукахъ германскихъ фирмъ. Я полагаю, что послѣ войны это ненормальное явленіе отпадетъ, и тогда единственнымъ портомъ, черезъ который сахаръ будетъ отправляться, будетъ портъ Одесса, тѣмъ болѣе, что главнѣйшіе міровые рынки, которые обслуживаются нашимъ сахарнымъ экспортомъ, есть рынки ближне-восточные. Слѣдуетъ обратить особое вниманіе на вопросъ о ближне-восточномъ экспортѣ. Вопросъ этотъ сильно занималъ и общество, и Правительство, и въ частности Москву, которая затратила на изученіе его—правда, не продуктивно—большіе капиталы.

Экспортъ этотъ можетъ идти только черезъ Одессу. Русское Общество Пароходства и Торговли, несомнѣнно, есть единственное крупное русское пароходство, которое должно сыграть ту роль, которую для Германіи сыграла Гамбургъ-Американская линія. Поэтому нужно способствовать всему тому, что можетъ развить значеніе Одессы въ смыслѣ экспорта. Для того, чтобы экспортъ сталъ возможенъ, въ особенности для такихъ грузовъ, какъ мука и сахаръ, для которыхъ всякій лишній расходъ имѣетъ значеніе, нужна эта линія. Уменьшеніе тарифнаго расхода хотя бы на одну треть имѣетъ такое крупное значеніе, что придавать этому вопросу мѣстный характеръ нельзя. Господство экономическое и даже культурно-политическое Россіи на Ближнемъ Востокѣ есть вопросъ громадной исторической задачи Россіи. Можно сказать, что мы только тогда будемъ имѣть великую Россію, когда она будетъ царить на Ближнемъ Востокѣ. Иначе она державнаго значенія имѣть не будетъ. Завоеваніе Ближняго Востока экономически и культурно-политически есть задача, для достиженія которой не можетъ быть дорогихъ затратъ. Это завоеваніе можетъ быть достигнуто только тогда, когда будетъ созданъ кратчайшій транзитный путь на Ближній Востокъ. Этимъ же путемъ можетъ быть только линія Кіевъ—Одесса, которая есть меридіональная линія Кіевъ—Одесса—Петроградъ. Послѣдняя почти проведена, есть маленькій перерывъ между Жлобиномъ и Кіевомъ. Равнымъ образомъ транзитный путь Одесса—Москва долженъ идти черезъ Кіевъ. Сокращеніе разстоянія имѣетъ громадное значеніе. Нашъ вывозъ на Дальній Востокъ опять-таки чрезвычайно важенъ не только по экономическимъ, но и по политическимъ соображеніямъ. Дальній

Востокъ обслуживался до войны Гамбургомъ. Это ненормальное явленіе, оно должно исчезнуть. Не можетъ быть такого положенія, чтобы центромъ экспорта служили иностранные порты, все равно, германскіе или другіе какіе-нибудь. Для поддержанія съ Дальнимъ Востокомъ кратчайшаго сообщенія и должна служить линія Одесса—Кіевъ. Напомню вамъ, когда Императоръ Николай Первый счелъ нужнымъ соединить кратчайшимъ путемъ Петроградъ съ Москвою, онъ взялъ линейку, наложилъ ее на карту и провелъ прямую линію между двумя этими городами. Такъ и Одесса должна быть соединена кратчайшимъ путемъ и съ Петроградомъ, и съ Москвой. Я глубоко убѣжденъ, что столица, Западный край и истинная жемчужина южнаго побережья, Одесса, должны быть соединены. Разрѣшеніе вопроса о техническихъ трудностяхъ не входитъ въ нашу компетенцію, но я долженъ повторить, что линія Кіевъ—Одесса представляетъ такое огромное значеніе, что она должна быть проведена въ первую очередь. Что касается отсутствія изысканій, то я долженъ сказать, что эта линія давно занимала общее вниманіе. Нѣкоторыя изысканія были произведены, изысканія небольшого района около [illegible]ской линіи. Я убѣдительно прошу, не во имя мѣстныхъ интересовъ, а во имя интересовъ великодержавныхъ, признать эту линію безусловно важной и поставить ее въ первую очередь.

А. А. Бубликовъ. Я не могу имѣть возраженій противъ такой сильной аргументаціи. Я самъ защищалъ эту же мысль, и меня вполнѣ устраивало бы, если бы эту дорогу поставили въ первую очередь. Мы въ первую очередь поставили много дорогъ, менѣе важныхъ въ сравненіи съ этой.

А. И. Коноваловъ. Возраженій противъ этого нѣтъ. Принято единогласно.

И. С. Сиговъ. Г. Предсѣдатель, позвольте сдѣлать заявленіе по поводу замѣчанія докладчика. А. А. Бубликовъ отмѣтилъ, что мы въ первую очередь поставили много дорогъ, менѣе важныхъ, чѣмъ только что принятая. По этому поводу Пермскій Областной Комитетъ полагаетъ, что гораздо будетъ раціональнѣе построить дорогу Вятка—Уфа. Это вполнѣ законченная линія.

А. И. Коноваловъ. Прошу г. докладчика дать свое заключеніе.

А. А. Бубликовъ. Я считаю, что предложеніе Пермскаго Областного Комитета должно быть сочувственно нами встрѣчено, и что соединеніе Мензелинска съ Бугульмой, а не съ Уфой диктуется не

столько интересами Мензелинска, сколько интересами Бугульминской дороги. Есть два варіанта: Мензелинскъ на юго-западъ и Мензелинскъ на Уфу. По-моему, лучше на Уфу. Вѣроятно, руководители Бугульминской дороги отлично понимаютъ, что направленіе на Вятку напрашивается само собой. Съ той точки зрѣнія, съ которой мы разсматриваемъ эту дорогу, я бы всецѣло поддержалъ предложеніе Пермскаго Комитета выразить пожеланіе о томъ, чтобы разрѣшенная вѣтка на Мензелинскъ была наклонена не къ Бугульминской дорогѣ, а къ Уфѣ.

Теперь у насъ есть дороги третьей очереди. Я просилъ бы, чтобы линіи эти не выдвигать впередъ.

А. Н. Русановъ. Я не могу согласиться съ этимъ въ цѣломъ и не потому, что я представляю интересы своего края, а потому, что линія № 111 не можетъ быть оставлена въ третьей очереди, или, вѣрнѣе, безъ всякой очереди. Конечно, оставленіе въ третьей очереди не имѣетъ никакого смысла. Я бы присоединился къ тому, чтобы третьей очереди совсѣмъ не было, потому что мы не можемъ начертать плана желѣзнодорожнаго строительства на 15 лѣтъ. Если будетъ принято предложеніе А. А. Бубликова, то я попрошу дать мнѣ возможность высказаться по поводу линіи № 111, Николаевскъ-Амурская дорога.

А. А. Бубликовъ. Я предлагаю всѣ „линіи послѣдующихъ очередей" оставить въ разрядѣ этихъ очередей.

А. И. Коноваловъ. Г. Русановъ проситъ высказаться по поводу линіи Амурской. Я предоставляю Вамъ слово, но ранѣе мы перейдемъ . . . (Шумъ) къ линіи Петроградъ—Саратовъ, по поводу коей хочетъ сдѣлать заявленіе представитель Пензенскаго Комитета.

Ф. А. Метлошъ. По поводу линіи Петроградъ—Саратовъ я долженъ сказать, что Пензенское Земство и Городская Дума, разсмотрѣвъ направленіе жел. дорогъ, предполагаемыхъ къ постройкѣ, желаетъ, чтобы она проходила отъ Саратова и доходила до Пензы. Ходатайствуя объ этомъ, Пенза руководствуется тѣмъ, что путь этотъ представляетъ собою мѣстность чрезвычайно ровную, около станціи слегка пересѣченную. Направленіе въ обходъ будетъ гораздо хуже, но это обычная вещь, что у насъ при постройкѣ жел. дорогъ, которыя разсматриваются съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ, въ сущности, играетъ роль польза 2—3 лицъ. И по ходатайству этихъ лицъ дороги совершенно идутъ въ обходъ городовъ, что и имѣется у насъ. Я примыкаю къ тому мнѣнію, что при постройкѣ жел. дорогъ нужно исходить изъ государственной точки

зрѣнія, а не изъ точки зрѣнія пользы мѣстной, потому что подъ мѣстной пользой понимаются интересы кучки нѣсколькихъ лицъ, а не интересы мѣстныхъ жителей. Поэтому, я съ радостью соглашаюсь на то предложеніе, чтобы желѣзнодорожное строительство имѣло основаніемъ государственную пользу. Вотъ какъ я говорю: проектируемая жел. дорога должна бы захватить и Пензенскую губ. и тѣ города, которые давно намѣчены и давно должны имѣть дорогу, но обойдены. Вотъ если бы можно было провести эту дорогу на Пензу, то мое ходатайство было бы удовлетворено. И Земство, и Городъ давно уже хлопочутъ о томъ, нельзя ли провести ту часть этой дороги, которая соединяетъ Пензу съ Саратовомъ и Волгой.

В. П. Соколовъ. Я также поддерживаю предложеніе моего коллеги. Долженъ сказать, что, если обратимъ вниманіе на нашу карту, то вѣдь такая прямолинейность въ двухъ линіяхъ выведена; весьма незначительный кругъ придется сдѣлать на Пензу. Если обратимся къ Совѣщанію Борисова, то увидимъ, что эта линія пробѣга на Пензу обозначена въ 120 вер. (какъ указано въ протоколѣ). Должно начать постройку именно съ южной части — Саратовъ — Пенза. Кромѣ того, въ настоящее время Пенза особенно должна разсчитывать на проведеніе линіи, такъ какъ теперь Пенза все болѣе и болѣе расширяется въ смыслѣ постройки казенныхъ заводовъ. Тамъ строится громадный трубочный заводъ, имѣется громадный галетный заводъ, который можетъ вывозить на 6 милл. галетъ на армію. Подобнаго рода положеніе требуетъ поворота линіи на сѣверъ къ Пензѣ въ 16 вер. отъ города, какъ было предусмотрѣно Комиссіей Борисова, гдѣ указано, что постройку нужно начать съ южной части отъ Саратова на Пензу. Мое ходатайство отъ имени Пензы заключается въ томъ, чтобы путь шелъ обязательно на Пензу. Вмѣстѣ съ тѣмъ постройка линіи Пенза — Саратовъ, какъ соединеніе Пензы съ Волгой, поможетъ Саратовской губ. разгрузиться, напр., жителямъ Кузнецка, чтобы попасть въ этотъ городъ нужно дѣлать громаднѣйшій кругъ, чтобы дойти до Пензы, приходится сидѣть въ дорогѣ долгое время. Этотъ путь облегчитъ сношеніе Пензенской губ. съ Саратовомъ. Поэтому я, какъ представитель гор. Пензы, Земства и Соединеннаго Засѣданія, ходатайствую, чтобы линія была проведена на Пензу и чтобы постройка ея южной части была отнесена, именно Пенза—Саратовъ, ко второй очереди.

А. А. Бубликовъ. Вся эта линія Саратовъ—Петроградъ была выдвинута въ качествѣ противовѣса линіи Петроградъ—Рыбинскъ

Въ отношенiи мѣстнаго значенiя эта дорога рѣзко раздѣляется на двѣ части: южная часть имѣетъ задачи, примѣрно одинаковыя съ задачами другихъ принятыхъ нами дорогъ въ этихъ районахъ, и требуетъ жел.-дор. обслуживанiя, а сѣверная часть, заключающаяся въ узкомъ промежуткѣ между Николаевской и Рыбинской жел. дор., еще не доросла до включенiя въ планъ новыхъ дорогъ. Я считаю, что какъ цѣлая магистраль, такая линiя не могла бы быть принята въ разрядъ первоочередныхъ, но и часть ея можетъ быть разсматриваема. Правда, у этой дороги есть очень влiятельные защитники, но я все-таки затруднился бы признать, чтобы она принадлежала къ числу линiй, которыя нами были разсматриваемы, какъ первоочередныя; съ точки зрѣнiя правильнаго планированiя я скорѣе склонился бы къ тому, что эту линiю надо провести отъ Саратова на Сасово. Этимъ самымъ Саратовъ получилъ бы болѣе спрямленное соединенiе на Москву. При этихъ условiяхъ Саратовъ-Тамбовская дорога наряду съ намѣченной линiей на Азовское море получила бы необходимую разгрузку. Но направленiе этой линiи идетъ не на Пензу. Едва ли это измѣненiе направленiя способствовало бы разгрузкѣ. Поэтому я и предлагалъ бы высказаться за то, чтобы южную часть отъ Сасова къ Саратову строить во вторую очередь, а сѣверную часть такъ и оставить въ третьей очереди, потому что она еще не созрѣла. При томъ Пенза получила бы прекрасное соединенiе съ Саратовомъ черезъ существующую линiю. Итакъ я со своей стороны предложилъ бы расчленить эту дорогу на двѣ части: отъ Саратова до Сасова во вторую очередь, а отъ Сасова до Петрограда—въ третью очередь.

Голосъ. Черезъ Пензу?

А. А. Бубликовъ. На Пензу создается кружность и не достигается разгрузка. И на Москву получится удлиненiе, а если взять мною намѣченный путь, то онъ дастъ значительное сокращенiе на Москву, а это важнѣе, потому что транзитъ на Москву гораздо серьезнѣе. Вы посмотрите на карту (показываетъ на картѣ). У васъ есть существующая дорога, если пойдете прямо, то выгадаете максимумъ 20—30 верстъ, противъ того, если пойдете по существующей забитой дорогѣ (Голосъ): „Дорога на Пензу тоже забита“. Она разгружается на 70%.

А. И. Коноваловъ. Угодно ли присоединиться къ этому мнѣнiю? (Шумъ). Покорнѣйше прошу говорить по порядку,—нельзя всѣмъ.

Голосъ. Москва здѣсь непричемъ. Если облегчается вывозъ

изъ Пензы, то нужно взять эту линію, потому что тамъ залеживаются грузы, притомъ военные, которые тамъ въ настоящее время лежатъ безъ конца, и будутъ далѣе лежать безъ конца.

А. А. Бубликовъ. Но объ этомъ нечего говорить: военные грузы—не наше дѣло. Сейчасъ вы имѣете возможность разгрузки по линіи Пенза—Балашовъ принятыми нами линіями Харьковъ—Пенза и Саратовъ—Азовское море.

Голосъ. Пенза все-таки остается отрѣзанной отъ Саратова.

А. А. Бубликовъ. Нѣтъ, не отрѣзанной. Но зато вы не лишите разгрузки Москву.

Голосъ. Москвы это не коснется. (Шумъ. Громкій разговоръ).

А. И. Канъ. Я хотѣлъ вкратцѣ сказать, что по соображеніямъ А. А. Бубликова, линію отъ Сасова на Петроградъ нѣтъ необходимостью относить къ третьей очереди, ее просто можно отклонить.

А. И. Коноваловъ. Позвольте предложить голосовать эти линіи: Саратовъ—Сасово—во вторую очередь, а Сасово—Петроградъ—къ третьей очереди. (Голосованіе). Позвольте считать принятымъ. Итакъ остальныя линіи отъ № 99 до 110 включительно отнесены по слѣдующимъ очередямъ. По поводу линіи къ Николаевску на Амурѣ просилъ слова членъ Государственной Думы Русановъ. Но я раньше долженъ сообщить, что только что мною получена телеграмма въ 1500 словъ, которую я прочесть еще не успѣлъ. Угодно сейчасъ прослушать ее или послѣ перерыва?

А. Н. Русановъ. Я совѣтую ее приложить къ протоколу.

А. И. Коноваловъ. Слово принадлежитъ А. Н. Русанову.

А. Н. Русановъ. Я буду кратокъ. Позвольте указать на то, что весь планъ желѣзнодорожнаго строительства, представленный какъ комиссіей т. с. Борисова, такъ и Комиссіей Бубликова, страдаетъ большимъ дефектомъ: весь планъ проникнутъ чрезвычайнымъ централизмомъ. Весь планъ составленъ съ точки зрѣнія центра. Я не знаю, чѣмъ это объясняется, психологическими или другими причинами, но только почти вся Сибирь, не только Западная, но главнымъ образомъ Восточная, начиная съ Забайкалья, оставлена безъ всякаго вниманія какъ Комиссіей Борисова, такъ и Комиссіей уважаемаго докладчика. Оставлять цѣлый округъ безъ желѣзнодорожнаго строительства въ теченіе такого долгаго времени, какъ 10 лѣтъ (а мы знаемъ, что этотъ срокъ для жизни Дальняго Востока чрезвычайно много значитъ: въ послѣднія 10 лѣтъ пережито

слишкомъ много историческихъ событій и уроковъ) нельзя: эти явленія должны были бы Комиссіи Борисова и Бубликова заставить смотрѣть нѣсколько иначе и обратить вниманіе на Дальній Востокъ. Причины, заставляющія обратить вниманіе на желѣзнодорожное строительство въ первую очередь на Дальнемъ Востокѣ,— имѣютъ характеръ какъ экономическій, такъ и политическій,—все тѣ же общія причины, которыя указывались здѣсь неоднократно. При разсмотрѣніи вопроса о проведеніи тѣхъ или др. линій Европейской Россіи эти причины признаны имѣющими государственное значеніе. Эти же причины для Дальняго Востока, тѣмъ не менѣе, оказались внѣ поля зрѣнія Собранія. Между тѣмъ, всѣ эти экономическія причины связаны и съ политическими и имѣютъ громадное—скажу неотложное—значеніе, если имѣть въ виду безлюдность края: фактическими обладателями края, не на бумагѣ только, должны быть русскіе, а это будетъ возможно только въ томъ случаѣ, если населеніе края будетъ пополняться изъ Европейской Россіи, а для этого желѣзныя дороги должны обслужить эти малонаселенные районы, въ которыхъ плотность населенія зависитъ въ полной мѣрѣ отъ желѣзнодорожнаго строительства, ибо сельско-хозяйственная колонизація достигла своего максимума, достигла предѣла, и мы должны создать новые колонизаціонные районы. Это совершенно ясно и опредѣленно. Но этого мало: старые сельско-хозяйственные районы въ настоящее время не имѣютъ никакихъ выходныхъ путей для своихъ продуктовъ. Пріамурье испытываетъ тяжелое затрудненіе, какъ и Западная Сибирь. Непремѣнно долженъ быть выходъ къ океану. Затѣмъ страдаетъ горная промышленность и золотопромышленность. Надо относиться серьезно къ этому вопросу, ибо наша промышленность—пріамурская — составляетъ крупную величину въ русскомъ золотопромышленномъ дѣлѣ—въ Восточной Сибири извлекается изъ нѣдръ не менѣе 1/4 всего добываемаго золота. И такія неблагопріятныя условія приходятся на долю Пріамурья, главнаго нашего золотоноснаго района. Если не будетъ проведена желѣзная дорога въ этихъ районахъ, то упадетъ золотопромышленность. Но нельзя забывать, что не одна только сельскохозяйственная организація можетъ создать будущность этого края, но и промышленность. При пріостановкѣ развитія горной промышленности, край замретъ, необходимо дать толчекъ для развитія производительныхъ силъ края. Укажу, какъ на частность, на лѣсное дѣло. Въ поискахъ экспорта лѣса дѣлали изслѣдованія мѣстности и въ Комиссіи

Борисова обнаружилось странное явленіе: она отмѣтила красною линіей, чуть ли не тундры. Между тѣмъ, въ этой мѣстности имѣются обильные лѣса, необходимые въ видахъ нашего расчетнаго баланса, прекрасно оборудованные лѣсопильные заводы. Это огромное лѣсное дѣло, имѣющее экспортъ, несмотря на самыя неблагопріятныя условія. Это очень большое лѣсное дѣло, для котораго выходъ черезъ Владивостокъ недостаточенъ, и которое не можетъ развиваться дальше, ибо нѣтъ достаточнаго выхода къ Тихому Океану, а существующій забитъ и не способенъ справиться съ грузами. Должны быть даны всѣ условія для экспорта, особенно если принять во вниманіе, что подъ бокомъ—Китай, который своей торговлей можетъ содѣйствовать улучшенію нашего баланса. Я укажу еще разъ на то, что для нашей государственной жизни, для нашего экономическаго развитія, этотъ районъ имѣетъ колоссальное значеніе.

На Дальнемъ Востокѣ: намъ надо укорениться тамъ для того, чтобы тамъ не было чужого вліянія. Поэтому я считаю, что намъ необходимо создать такія условія на Дальнемъ Востокѣ, которыя дали бы возможность русскому населенію и предпринимателямъ изъ Россіи дѣйствительно стать хозяевами положенія. Я долженъ сказать, что въ настоящее время нѣкоторыя предпріятія около Владивостока переходятъ въ руки иностранцевъ, въ руки японцевъ, при помощи подставныхъ лицъ. А огромный центръ будущей желѣзодѣлательной промышленности въ настоящее время, за вытѣсненіемъ оттуда нѣмецкаго вліянія, привлекаетъ большое вниманіе японцевъ; они настаиваютъ на томъ, чтобы эти предпріятія были переданы имъ. Слѣдовательно, я говорю, что тамъ сейчасъ ослабленіе экономическое, оно сейчасъ же вызываетъ нашу политическую зависимость, поэтому я считаю, что намъ необходимо во что бы то ни стало въ первую очередь намѣтить нѣкоторыя дороги. Я предлагаю слѣдующія дороги. Во-первыхъ, необходимо датъ возможность выхода огромному району Николаевска, который въ теченіе, по крайней мѣрѣ, 6 мѣсяцевъ совершенно отрѣзанъ отъ міра (въ данный моментъ до января вы никакими судьбами попасть туда не можете), а между тѣмъ тамъ населеніе самое предпріимчивое, промышленное. Доказательствомъ этого можетъ служить то, что рыбные промыслы въ теченіе послѣдняго пятилѣтія достигли огромнаго значенія, заняли въ настоящее время въ Россіи чуть не второе мѣсто. Наши рыбные промыслы Дальняго Востока уже почти достигаютъ по своимъ размѣрамъ и по тѣмъ доходамъ,

которые имѣются отъ аренды, промысловъ крупнѣйшихъ районовъ, напр., района Прикаспійскаго. Въ теченіе короткаго времени рыбное консервное дѣло достигло огромныхъ размѣровъ. Въ теченіе трехъ мѣсяцевъ тамъ занимаются консервнымъ дѣломъ, которымъ можно заниматься въ теченіе круглаго года. Не буду перечислять подробностей этого консервнаго дѣла,—объ этомъ можно въ другомъ мѣстѣ отмѣтить, въ болѣе малочисленномъ засѣданіи, а сейчасъ укажу на то, что оставленіе въ теченіе 10 лѣтъ этого района безъ дорогъ, невозможно. Я считаю, что нельзя отказаться отъ этого плана, касающагося всего Востока. Вотъ мы и предлагаемъ соединить Николаевскъ съ Амурской дорогой. Хотя я самъ и обыватель гор. Хабаровска, но считаю, что направленіе Хабаровскъ—Николаевскъ не можетъ имѣть того государственнаго назначенія, которое можетъ имѣть присоединеніе Николаевска къ Амурской дорогѣ въ такомъ направленіи, чтобы она прорѣзала золотопромышленный районъ и затѣмъ Селенджинскій весьма хлѣбородный и съ горной промышленностью. Я не фиксирую, будетъ ли это гор. Алексѣевскъ или Благовѣщенскъ, гдѣ соединеніе большой артеріи, во всякомъ случаѣ выходъ куда-нибудь въ этотъ районъ—въ районъ ли Благовѣщенска, или въ районъ Алексѣевска въ данномъ случаѣ не важно, проведеніе этой дороги вполнѣ возможно, ибо изысканія произведены Управленіемъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ по водораздѣлу рѣкъ къ Николаевску. Это одно направленіе, которое необходимо и благодаря которому сразу создатся новый колонизаціонный районъ золота. Промышленность влачитъ жалкое существованіе, и при этомъ все-таки даетъ намъ, золотопромышленникамъ, сейчасъ въ общемъ не менѣе 50 пуд. въ годъ золота. Тогда оживится даже этотъ золотопромышленный районъ, это будетъ новый огромный колонизаціонный районъ. Кромѣ того, этотъ весь сѣверный районъ при различныхъ обстоятельствахъ можетъ, г.г., сыграть для насъ нѣкоторое роковое значеніе. Мы должны озаботиться о соединеніи нашего сѣвера съ Амурской дорогой около Алексѣевска, или въ другомъ пунктѣ, не называю точно, что въ данный моментъ и не важно, что перерѣжетъ долину Амура съ огромными золотыми пріисками Кромѣ того, гг., имѣйте въ виду, что теперь японцы получили право выхода къ Амуру на Сунгари по послѣднему соглашенію. Такъ что здѣсь намъ очень важно, чтобы не упустить въ концѣ концовъ Амуръ и всѣхъ своихъ рѣкъ, важныхъ въ экономическомъ отношеніи, потому что сейчасъ налажи-

вается и налаженъ огромный экспортъ различныхъ злаковъ изъ Манджуріи. Эти злаки могутъ идти по Амуру на Николаевскъ. Мы должны также позаботиться о томъ, чтобы нашъ районъ весьма плодородный, который сейчасъ не знаетъ, куда дѣть хлѣбъ, не знаетъ, гдѣ онъ болѣе нуженъ, могъ имѣть въ распоряженіи ту линію, которая могла бы дать возможность въ теченіе круглаго года все накопленное подавать въ портъ, который сейчасъ расширяется и мощность котораго въ будущемъ не подлежитъ никакому сомнѣнію. Насколько огромно значеніе этой дороги, видно изъ того, что одна изъ крупнѣйшихъ фирмъ этого района производитъ тамъ изысканія для выхода, чтобы экспортировать тѣ богатства, которыя тамъ имѣются. Поэтому эта линія нужна въ первую очередь. Затѣмъ первоочередная линія должна быть обязательно для второго выхода къ Тихому океану. Единственный портъ Владивостокъ, въ который теперь по распоряженію Министерства Торговли и Промышленности, запрещенъ ввозъ грузовъ, потому что онъ забитъ, несмотря на то, что по военнымъ обстоятельствамъ тамъ сдѣланы такія грандіозныя сооруженія,—если раньше тамъ 10 пароходовъ могли разгружаться, то теперь тамъ грузятся сотни пароходовъ, а Уссурійская линія при ея переустройствѣ не принимаетъ много грузовъ, такъ что отъ Владивостока часть грузовъ перешла на Дайренъ но, несмотря на все это, Владивостокскій портъ настолько забитъ, что ввозъ новыхъ грузовъ прекращенъ. Это наноситъ большой ударъ нашему Востоку, грузы являются, напр., въ Японію и въ южные порты для того, чтобы попадать черезъ Харбинъ опять по Манджурской дорогѣ. Такъ что второй и третій выходъ ясенъ намъ, но здѣсь второй выходъ обязательно долженъ быть соединенъ съ Уссурійской дорогой, которая тянется между Манджуріей и нашимъ Уссурійскимъ краемъ. Выходъ обязательно долженъ быть данъ, уже произведены изысканія соединенія средней части Уссурійской дор. съ бухтой св. Ольги. Она замѣчательна тѣмъ, что это природная бухта. Эта бухта нисколько не хуже Владивостокскаго порта и пріуготовлена самой природой служить великолѣпнымъ морскимъ портомъ. Этому желѣзодѣлательному району для того, чтобы подать всѣ эти продукты лѣсопромышленности съ Уссурійской линіи, надо дать выходъ. Вообще, чтобы дать возможность этимъ заводамъ работать на экспортъ, необходимо дать выходъ въ открытое море. Когда настаетъ такое время, какъ теперь, отсутствіе этого соединенія сказывается чрезвычайно сильно. Если

мы не хотимъ повторенія прежнихъ плачевныхъ исторій; надо проводить дорогу на Николаевскъ и соединить ее съ Амурской дорогой около Алексѣевска, и кромѣ того еще выходъ на Амурскую магистраль, соединяя Уссурійскую съ заливомъ св. Ольги. Вотъ тѣ первоочередныя линіи, которыя необходимы для насъ. Эти линіи имѣютъ огромное государственное значеніе. Я убѣдительно просилъ бы нынѣшнее Совѣщаніе поддержать это предложеніе, а мы, во всякомъ случаѣ, долгъ свой исполняли, мы указали на тѣ послѣдствія, которыя могутъ быть, если мы забудемъ этотъ край теперь, когда намѣчается проведеніе столькихъ линій.

С. В. Востротинъ. Я вполнѣ присоединяюсь къ представителю Дальняго Востока и къ тому, что отмѣчаетъ въ журналѣ Комиссіи Борисова г. Кульжинскій, который высказывается въ томъ смыслѣ, что необходимо дальнѣйшее соединеніе Николаевска съ Амурской жел. дорогой. Этой дороги Комиссія Борисова не намѣчала, считая ее ненужной, потому что въ ея рукахъ не было надлежащихъ данныхъ. А теперь надо признать эти заявленія съ мѣстъ правильными и присоединиться къ нимъ, какъ къ крайне необходимымъ.

А. А. Бубликовъ. Комиссія Борисова дѣйствовала подъ опредѣленнымъ настроеніемъ, всѣ эти постройки на Дальнемъ Востокѣ принесли намъ много разочарованій, много печальныхъ послѣдствій, съ которыми Россіи долго придется считаться. Комиссія весьма осторожно относилась къ проектированію еще новыхъ линій въ томъ малонаселенномъ краѣ, и это психологически естественно. И я думаю, что никакой другой составъ намъ бы не обезпечилъ правильнаго разрѣшенія вопроса. Я думаю, что было бы безнадежно при наличныхъ обстоятельствахъ ждать какихъ-либо измѣненій въ этомъ дѣлѣ, пока не создатся такой голосъ, который имѣлъ бы импонирующее для Комиссіи значеніе, а не носящее любительскій характеръ. Потому что А. Н. Русановъ при всей мотивировкѣ, которую онъ далъ, не можетъ претендовать, чтобы это былъ голосъ всего края: за нимъ не стоитъ достаточно компетентная инстанція, то, что могло создать авторитетность. Я думаю, что съ нашей стороны было бы правильное и удовлетворяющее Дальній Востокъ рѣшеніе признать крайнюю необходимость въ созывѣ тамъ съѣзда общественныхъ дѣятелей, которые въ этомъ вопросѣ разобрались бы со всей авторитетностью имъ присущей, со всѣми матеріалами въ рукахъ и намѣтили бы, что правительство детально должно изучить. Вѣдь, А. Н. Русановъ даже не указалъ, куда надо эту дорогу вы-

вести, а не такія тамъ ровныя мѣста, чтобы линія могла быть правильно намѣчена безъ техническаго изученія. Я считалъ бы единственнымъ выходомъ изъ этого положенія вынести постановленіе такого рода: въ виду отсутствія матеріаловъ по этому вопросу, въ виду отсутствія авторитетныхъ для Комиссіи заявленій было бы настоятельно необходимо, чтобы правительство приняло мѣры къ изученію этого вопроса и чтобы былъ созванъ съѣздъ по данному вопросу, который намѣтилъ бы всѣ необходимыя нужды для внесенія ихъ въ планъ. Сейчасъ много кричащихъ нуждъ въ Россійской Имперіи, слишкомъ много прорѣхъ, чтобы онѣ могли быть полностью удовлетворены. Возможность ущерба для Владивостока отъ соглашенія съ Японіей учтена Правительствомъ, которое рѣшило срочно приступить къ постройкѣ дороги Благовѣщенскъ—Харбинъ. Но это соглашеніе въ корнѣ мѣняетъ все то, что было на Востокѣ, требуется новое напряженіе всѣхъ живыхъ силъ этой окраины для того, чтобы дѣйствительно были приняты мѣры къ тому, чтобы на базѣ соглашенія съ Японіей этотъ край не подвергся мирному завоеванію.

Для этого требуется огромная работа мысли общественной и государственной. Отнестись къ этому дѣлу такъ легко мы не должны. Для перенесенія этой дороги во вторую очередь мы не имѣемъ матеріала, нѣтъ проекта, нѣтъ даже намека на проектъ этой дороги. Поэтому я считалъ бы, что намъ нужно вынести постановленіе о томъ, что положеніе на нашей дальне-восточной окраинѣ требуетъ созыва мѣстныхъ людей, которые составили бы программу, дали бы намъ матеріалъ и руководящую мысль.

А. Н. Русановъ. Я долженъ не согласиться съ А. А. Бубликовымъ; его попытка извѣстнымъ образомъ дискредитируетъ тѣ заявленія, которыя были сдѣланы. Она, на мой взглядъ, не должна имѣть мѣста. Я въ данномъ случаѣ представляю Владивостокскій Областной Комитетъ, иначе я не взялъ бы на себя смѣлости обсуждать поставленный Центральнымъ Комитетомъ вопросъ. Владивостокскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ созвалъ соединенное собраніе, на которомъ были представители вѣдомствъ и всѣхъ промышленныхъ и общественныхъ организацій. На этомъ собраніи вопросъ разсматривался, тамъ было предложено поставить въ первую очередь еще цѣлый рядъ другихъ линій, о которыхъ я не упоминалъ по цѣлому ряду соображеній. И вотъ на этомъ собраніи Владивостокскій Комитетъ вынесъ рѣшеніе, не

случайное, не спѣшно составленное, а рѣшеніе, которое должно было служить отвѣтомъ на вашъ запросъ, который вы, очевидно, для чего-то намъ посылали. Повторяю, это рѣшеніе не случайное, за этимъ вопросомъ стоитъ огромная исторія, имѣется огромная литература, но мы, конечно, легко можемъ сдѣлать отводъ на заявленіе о томъ, что у насъ не имѣется матеріала. Г.г., здѣсь цѣлый рядъ линій былъ принятъ въ такомъ же порядкѣ. Еще я вамъ скажу, что была Амурская экспедиція, назначенная по Высочайшему повелѣнію, и въ трудахъ этой экспедиціи вы также найдете указаніе на необходимость проведенія той или другой линіи. Слѣдовательно, Владивостокскій Комитетъ только оформляетъ прежнія желанія. На дорогѣ Алексѣевскъ — Николаевскъ сдѣланы уже изысканія, такъ что неправильно думать, что тамъ проведена только колесная дорога. Тамъ во время проложенія этой дороги были сдѣланы изысканія на предметъ проведенія шоссейной и желѣзной дорогъ. Имѣется матеріалъ гораздо болѣе разработанный, нежели тотъ, который послужилъ вамъ для проведенія цѣлаго ряда линій въ Европейской Россіи. Вамъ ближе и понятнѣе тѣ линіи, которыя здѣсь, нежели далеко лежащія. Мысль, что проведеніе линіи на бухту св. Ольги можетъ отрѣзать Владивостокъ, не правильна. Что касается линіи Харбинъ—Благовѣщенскъ, то она создается подъ покровомъ тайны, которая по обстановкѣ напоминаетъ тѣ операціи, которыя были на Ялу. Изысканія на линіи Харбинъ — Благовѣщенскъ пріостановлены сейчасъ, работающія тамъ партіи откомандированы. Въ этотъ мракъ мы не можемъ проникнуть. При всякихъ обстоятельствахъ, будетъ ли эта дорога или нѣтъ, по отношенію къ Манджуріи будетъ то-же неопредѣленное отношеніе со стороны Правительства и государственной власти, которое было до сихъ поръ, о чемъ правительство не стѣснялось говорить. Повторяю, дорога вызывается чрезвычайной необходимостью, матеріалъ для нея разработанъ, имѣется большая литература, значитъ тутъ любительскаго ничего нѣтъ. Есть уже предприниматели на проведеніе линіи на бухту Ольги, находится уже и капиталъ. Теперь я настаиваю на томъ, чтобы еще была помѣщена въ планѣ линія, соединяющая Уссурійскую дорогу съ выходомъ на Тихій океанъ, въ поперечномъ направленіи. Я предлагаю высказать пожеланіе, чтобы Уссурійская линія была соединена возможно большимъ числомъ поперечныхъ линій на Тихій океанъ. Что касается дороги Николаевскъ—Амурская магистраль, то я буду настаивать на томъ, чтобы эта линія

была поставлена въ первую очередь. Настоящій Съѣздъ дастъ планъ всего желѣзнодорожнаго строительства, и онъ не долженъ отвергнуть этихъ линій. Если будетъ принято предложеніе А. А. Бубликова, то все дѣло будетъ положено подъ сукно. Именно если будетъ собранъ съѣздъ во Владивостокѣ, то онъ дастъ тѣ же результаты, которые имѣются и теперь. Вопросъ этотъ не новъ, онъ насчитываетъ уже десять лѣтъ. Казалось бы, что должны мы наконецъ понять значеніе Дальняго Востока и заняться имъ. До сихъ поръ онъ оставался внѣ поля зрѣнія.

Ю. И. Успенскій. Присутствующіе не имѣютъ пока еще данныхъ, которыя дали бы имъ возможность вполнѣ конкретно рѣшить этотъ вопросъ. Можетъ быть Юрій Ивановичъ Успенскій сдѣлаетъ какое-либо предложеніе?

А. И. Коноваловъ. Я вполнѣ васъ понимаю и вполнѣ согласенъ съ тѣми соображеніями, которыя вы здѣсь высказали, но вмѣстѣ съ тѣмъ я долженъ сказать, что сама техническая трудность, которая представляется при проведеніи этой линіи, а главнымъ образомъ при опредѣленіи ея направленія, заставляетъ отложить рѣшеніе этого вопроса. Уже по одному тому, что нѣтъ изысканій, нельзя эту линію ставить въ первую очередь. Дѣйствительно, мы долго разбирали Эмбенскую дорогу, но тамъ были произведены и экономическія и другія изысканія. При такихъ условіяхъ можно было говорить объ очередности дорогъ. Эта же дорога, которая предлагается, имѣетъ совсѣмъ другое отношеніе. Пунктъ примыканія ея еще не выясненъ, техническія же изысканія въ этомъ краѣ должны потребовать большихъ денегъ. Слѣдовательно, въ смыслѣ техническомъ вопросъ этотъ совершенно сырой. Мое предложеніе заключается въ слѣдующемъ: въ виду большихъ техническихъ трудностей и полной неизвѣстности, поставить эту дорогу во вторую очередь съ тѣмъ, чтобы за это время были сдѣланы всѣ техническія изысканія и чтобы проектъ былъ разработанъ.

А. И. Коноваловъ. Существуютъ два предложенія: первое — включить эту дорогу во вторую очередь, къ этому присоединяется и докладчикъ, и второе предложеніе—общаго характера, чтобы въ виду важности этого вопроса высказать пожеланіе о томъ, чтобы онъ вновь былъ разсмотрѣнъ на совѣщаніи общественныхъ дѣятелей этого края. Нѣтъ возраженій противъ того, чтобы отнести дорогу ко второй очереди? Принято всѣми кромѣ одного голоса.

А. Н. Русановъ. Я возражаю относительно второго пожеланія, пожеланія о томъ, чтобы мѣстные дѣятели какъ слѣдуетъ заня-

лись вопросомъ о постройкѣ дороги въ этомъ краѣ. Выносить такое пожеланіе, сдѣланное свысока, значитъ ломиться въ открытую дверь. Вопросъ этотъ проходилъ всевозможныя совѣщанія и всякія съѣзды, разныя экспедиціи. Правительство и Министерство Путей Сообщенія, всѣ, кому надлежало вѣдать этотъ вопросъ, не позаботились о систематизаціи всего матеріала, не пожелали прислушаться къ голосу мѣстныхъ людей.

А. И. Коноваловъ. Пожеланіе, чтобы общественные дѣятели глубже познакомились съ этимъ большимъ вопросомъ, ничему не мѣшаетъ. Нельзя думать, чтобы всѣ совѣщанія, которыя были, окончательно разрѣшили этотъ вопросъ.

А. А. Бубликовъ. А. Н. Русановъ второй разъ уже мнѣ приписываетъ желаніе отнестись съ пренебреженіемъ или свысока. Откуда вы это берете? Если я высказываю пожеланіе о томъ, чтобы общественные дѣятели лучше познакомились съ этимъ вопросомъ, то это не значитъ, что я отношусь свысока. Я просто не вижу, какъ и большинство Собранія, чтобы вопросъ этотъ былъ освѣщенъ всесторонне.

А. Н. Русановъ. Я одно скажу: когда ставился вопросъ о томъ, чтобы поставить промышленность въ полную зависимость отъ центровъ, тогда вы находили всевозможный матеріалъ, котораго вамъ общественные дѣятели никогда не давали и хотя ихъ голоса были противоположны тому, что вы говорили. Вы подъ видомъ того, что не хотите подрывать государственныхъ интересовъ, убивали край. Теперь, когда васъ просятъ дать благо краю, вы говорите, что до васъ не дошли еще голоса мѣстныхъ людей. Вопросъ этотъ тщательно изученъ, вамъ уже много разъ о немъ сообщалось, но что же дѣлать, когда вы насъ не слушаете.

А. И. Коноваловъ. По этому вопросу пренія закончены. Дальнѣйшихъ преній я не открываю. Позвольте сообщить, что списокъ линій Комиссіи Борисова пройденъ, не осталось намѣченными еще 24 линіи. Я приглашаю пожаловать къ половинѣ девятаго вечера для дальнѣйшаго обсужденія тѣхъ вопросовъ, которые еще остались. Было бы желательно, чтобы мы сумѣли уложить наши пренія въ такія рамки, чтобы сегодня все закончить. Если, паче чаянія, это намъ не удастся, то долженъ вамъ сказать, что ни я, ни докладчикъ не можемъ быть завтра днемъ, потому что завтра состоится важное засѣданіе Фракціи Прогрессистовъ, на которомъ мы обязались быть въ два часа дня.

Засѣданіе 6-е.

22 октября 1916 года. (Вечеромъ).

Предсѣдатель А. И. Коноваловъ. Позвольте возобновить наше засѣданіе. Я покорнѣйше просилъ бы васъ постараться сегодня закончить нашу задачу. Если мало будетъ времени до 12 час. ночи, то мы будемъ сидѣть до часу, мало до часу,—до 5 минутъ второго, но, во всякомъ случаѣ, сегодня надо закончить.

А. А. Скороходовъ. Отъ группы явившихся на это засѣданіе сибиряковъ я уполномоченъ заявить слѣдующее. Насъ въ высокой степени удивила и поразила вся та система обсужденія такого колосальной важности государственнаго вопроса, который былъ поставленъ предметомъ занятій нашего Совѣщанія эти 3 дня. Мы настаиваемъ, чтобы нашъ голосъ явившихся издалека хотя сколько-нибудь былъ услышанъ. Намъ казалось бы, что такіе громадной важности вопросы, которые были предметомъ обсужденія этого Совѣщанія, должны разсматриваться не на мѣсячныхъ собраніяхъ Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета, а на особыхъ Съѣздахъ, созываемыхъ для спеціальнаго обсужденія этихъ колоссальной важности вопросовъ будущности Россійской Имперіи. При этомъ каждый изъ насъ видѣлъ, что всѣ тѣ линіи, которыя намѣчены въ Европейской Россіи въ такомъ большомъ количествѣ, не производятъ такого впечатлѣнія, чтобы ихъ иниціаторы защищали эти сѣти съ какими-то особыми матеріалами въ рукахъ. Матеріалы эти такъ же можетъ быть были случайны, какъ и у насъ. А, между тѣмъ, когда выступали защитники тѣхъ дорогъ, которыя не получили особаго вниманія въ Комиссіи, собиравшейся подъ предсѣдательствомъ А. А. Бубликова, отъ насъ требовали такихъ матеріаловъ, чтобы мы сдѣлали чуть ли не всѣ изысканія и представили доказательныя и данныя по всѣмъ этимъ путямъ. Въ предшествующемъ вечернемъ засѣданіи намъ пришлось выслушать назиданія Предсѣдателя о томъ, что мы ничего не сдѣлали, что мы своими разгово-

рами затягиваемъ засѣданія, что члены Президіума заняты, что они теряютъ много времени, что имъ сидѣть здѣсь слишкомъ обременительно, слишкомъ тяжело. Мы же не постѣснялись пріѣхать сюда за много тысячъ верстъ только затѣмъ, чтобы высказать свое мнѣніе — мнѣніе уполномоченныхъ съ мѣстъ — по вопросу колоссальной важности. Поэтому я думаю, что намъ выслушивать эти назиданія не къ мѣсту. Но разъ оно сдѣлано, мы изъ этого дѣлаемъ извѣстный выводъ и просимъ Президіумъ принять во вниманіе слѣдующее. Мы желаемъ, чтобы такіе вопросы, какъ выработка плана всероссійскихъ желѣзныхъ дорогъ, ставились на обсужденіе не очередныхъ мѣсячныхъ засѣданій, а были предметомъ разсмотрѣнія особаго Съѣзда, причемъ мы знали бы, что не только поработаемъ въ пленумѣ, но и въ особыхъ комиссіяхъ, разбившись по отдѣльнымъ частямъ, интересующимъ насъ. Въ силу этого мы и просимъ, чтобы на будущее время засѣданія открывалъ и предсѣдательствовалъ на нихъ нашъ уважаемый Предсѣдатель или его замѣщающій, а остальные члены Президіума, какъ-то: Товарищъ Предсѣдателя и всѣ другіе выбирались бы свободнымъ выборомъ съѣхавшихся лицъ. Такимъ образомъ, мы не будемъ стремиться скорѣе закончить наши засѣданія и просидимъ столько времени, сколько нужно, и разсмотримъ всѣ вопросы, какъ этого требуетъ серьезность задачи. Мы впервые встрѣчаемъ со стороны Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета такое отношеніе, какъ встрѣтили сейчасъ. Мы привеземъ домой далеко не отрадное впечатлѣніе отъ обсужденія плана желѣзнодорожнаго строительства и ничего отраднаго дома сказать не можемъ. Мы скажемъ, что планъ проработанъ былъ весьма поверхностно. Достаточно указать на слѣдующее. Вы намъ разослали всѣ тѣ документы, которые явились результатомъ работъ Комиссій Борисова и А. А. Бубликова, и просили дать свои отзывы. На основаніи этого, Областные Комитеты просили членовъ Мѣстныхъ Комитетовъ пріѣхать за нѣсколько сотъ верстъ и обсудить серьезно вопросъ о желѣзнодорожномъ строительствѣ. Обсудивши серьезно этотъ вопросъ, мы послали вамъ свои отзывы и сужденія. И что же мы видимъ? Мы видимъ, что что-то напечатано на трехъ листахъ, гдѣ сказано, что Областными Комитетами признаны желательными такія-то и такія-то дороги. Этого мало. Мы думали, что наши отзывы будутъ разсмотрѣны параллельно съ разсмотрѣніемъ постройки новыхъ линій и вмѣстѣ съ вашимъ заключеніемъ будутъ предложены

Съѣзду, который собрался. А то вѣдь эти три листика остались тремя пустыми листиками.

Вотъ что я хотѣлъ заявить Президіуму, и это заявленіе служитъ не однимъ моимъ заявленіемъ, а всѣхъ насъ, пріѣхавшихъ издалека.

А. И. Коноваловъ. Я не могу оставить этого заявленія безъ отвѣта и долженъ сказать, что Совѣщанія Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета происходятъ ежемѣсячно и заканчиваются обыкновенно въ теченіе одного дня. Разсматриваемый же нами сейчасъ вопросъ очень серьезный, и вы видите, что мы сидѣли въ четвергъ днемъ, въ четвергъ вечеромъ, въ пятницу днемъ, въ пятницу вечеромъ, въ субботу днемъ, въ субботу вечеромъ, и еще вопросъ, когда кончимъ свои занятія; если сегодня не закончимъ этого вопроса, то будемъ обсуждать его завтра. Вы напрасно предрѣшаете вопросъ: ни о какомъ закрытіи Съѣзда нѣтъ рѣчи. Если говорятъ, что вопросъ желательно окончить сегодня, то я это вижу по той аудиторіи, которая сейчасъ пустуетъ. Опытъ показалъ, что обыкновенно ряды участниковъ засѣданій начинаютъ рѣдѣть въ тотъ же или на слѣдующій день. Не знаю, какъ у васъ, но, по крайней мѣрѣ, это на всѣхъ Съѣздахъ такъ бываетъ.

Затѣмъ вы просите созывать эти засѣданія на какихъ-то особыхъ началахъ. Не знаю, какія другія начала вы можете предложить. Составъ даннаго собранія совершенно иной, чѣмъ обычно происходящихъ при Центральномъ Комитетѣ засѣданій; большинство лицъ иныя, чѣмъ обыкновенно каждый мѣсяцъ пріѣзжаетъ. Это показываетъ, что въ Совѣщаніе по вопросу о желѣзныхъ дорогахъ Областные Комитеты послали наиболѣе свѣдущихъ лицъ. Какія еще Совѣщанія должны быть, для меня осталось неяснымъ?

Баронъ **Г. Х. Майдель.** То, что вы изволили сказать, до извѣстной степени справедливо, и вотъ въ какомъ отношеніи. Когда собираются создать планъ желѣзнодорожнаго строительства на 30.000 в. для бездорожной Россіи, это вопросъ громадной важности. И еслибы была возможность, то, конечно, было бы правильнѣе сдѣлать такъ, чтобы на одномъ мѣсячномъ Совѣщаніи Центральнаго Комитета пересмотрѣть одну группу дорогъ, на другомъ—другую и т. д. Но когда намъ Министерство Путей Сообщенія заявляетъ, что если до 20 октября не будетъ созвано Совѣщаніе Областныхъ Комитетовъ, то оно, не ожидая нашего отзыва, внесетъ планъ желѣзнодорожнаго строительства въ законодательныя учрежденія безъ на-

шего отзыва, а, между тѣмъ, вопросъ этотъ для насъ очень важенъ, то мы рѣшили спѣшно созвать Совѣщаніе Областныхъ Военно-Промышленныхъ Комитетовъ. Министерство Путей Сообщенія собирается начинать строить желѣзныя дороги въ 1917 году. Я согласенъ съ вами, что въ нашей работѣ есть недостатки, но это не потому, что мы такъ собрали это засѣданіе, а потому, что обсуждать такіе планы надо заблаговременно, надо разсматривать ихъ заранѣе. Я не могу не подчеркнуть и отрицать того, что по условіямъ обсужденія этотъ планъ недостаточно былъ продуманъ и нѣкоторыя стороны вопроса недостаточно выяснены.

Съ другой стороны, я согласенъ съ тѣмъ, что сказалъ А. И. Коноваловъ, что обыкновенно черезъ нѣсколько дней ряды стульевъ рѣдѣютъ и въ настоящее время въ засѣданіи остались только представители нѣкоторыхъ районовъ. Мы, члены президіума, несмотря на то, что мы сегодня сидѣли въ Особомъ Совѣщаніи по оборонѣ, теперь пришли сюда, будемъ сидѣть субботу и если надо, то согласны сидѣть воскресенье, но засѣданія закроются сами собой, такъ какъ энергія уже изсякла, и пріѣзжіе представители почти всѣ разъѣхались.

А. И. Коноваловъ. Переходимъ къ разсмотрѣнію линій, не вошедшихъ въ планъ.

А. А. Бубликовъ. Кинешма—Мантурово. Это одна изъ линій, которую Комиссія Борисова просто забыла. Вообще, какъ вамъ извѣстно, въ экономической литературѣ у насъ въ настоящее время возбуждается вопросъ, насколько Россія обезпечена минеральнымъ топливомъ, чтобы была возможна ея индустріализація На это можно отвѣтить, что если въ Россіи недостаточно минеральнаго топлива, то есть цѣлый рядъ другихъ видовъ топлива, замѣняющихъ минеральное, напримѣръ, дровяное. Районъ Кимешма — Мантурово въ достаточной мѣрѣ приспособленъ къ использованію дровяного топлива, но здѣсь встрѣчаются затрудненія въ доставкѣ этого топлива, благодаря отсутствію желѣзныхъ дорогъ. Такъ, Ветлужскій районъ на лѣвомъ берегу Волги отрѣзанъ бездорожьемъ отъ Кинешмы. Между тѣмъ, постройка моста на Волгѣ не представляетъ большихъ затрудненій (переходъ очень удачный, отверстіе моста всего 400 саж.) и сооруженіе его не будетъ стоить дорого. Кромѣ того, самая линія не представляетъ особыхъ техническихъ затрудненій, такъ что я считалъ бы, что эту дорогу надо помѣстить въ первую очередь и перенести ее изъ второй, какъ выходную для Шуйско-Ивановскаго района.

А. И. Коноваловъ. Линія эта была выдвинута представителями Московскаго Комитета.

Ю. И. Успенскій. Я не могу согласиться съ А. А. Бубликовымъ. Если вы возьмете линію Кострома—Красноуфимскъ, Заволжскую и Кинешма—Мантурово, то увидите, что здѣсь слишкомъ часто нарисованы линіи. Я думаю, этотъ районъ не настолько богатъ, чтобы могъ питать всѣ эти линіи. Я не спорю, что Кинешма — Мантурово—хорошее направленіе, намъ надо туда идти, но говорю, что линіи нарисованы слишкомъ часто.

А. А. Бубликовъ. Я думаю, что ни та, ни другая линія не дойдетъ ни до Мантурова, ни до Неи, а дойдетъ до Рыбинскъ-Красноуфимской линіи. Лучше написать Кинешма—Нея. Это короткое соединеніе дастъ выходъ въ лѣсные массивы.

П. П. Набоковъ. Такъ какъ дорога эта мѣстнаго значенія, то ее можно поставить не въ первую очередь, а во вторую или, можетъ быть, даже въ третью.

А. А. Бубликовъ. Считать чисто мѣстнымъ вопросъ о снабженіи топливомъ Шуйско-Ивановскаго района я бы затруднился. Онъ обслуживаетъ слишкомъ крупный промышленный районъ. Это какъ-никакъ самый промышленный районъ всей нашей Россіи. Сейчасъ Шуйско - Ивановскій районъ находится въ очень критическомъ положеніи, потому что нефти не даютъ и, надо думать, не скоро дадутъ.

А. И. Коноваловъ. Позвольте поставить линію Кинешма—Нея въ первую очередь.

Теперь линія Москва—Ревель.

А. А. Бубликовъ. Направленіе Москва—Ревель, которое имѣетъ длинную исторію, было необходимо раньше, но, къ сожалѣнію, казалось несвоевременнымъ, а сейчасъ нужда въ немъ ослабла, потому что проведенъ цѣлый рядъ суррогатовъ. Мы пропустили линіи Валдай—Луга и Луга—Тапсъ, затѣмъ разрѣшена линія Смоленскъ—Юрьевъ. Вотъ прямая линія Москва—Ревель, вотъ линія Смоленскъ—Юрьевъ, которая черезъ Виндавскую даетъ прямой выходъ съ этой стороны (показываетъ по картѣ). Такъ что весь вопросъ для Москвы сводится къ нѣкоторому транзитному сокращенію, тогда какъ раньше рѣчь шла не о сокращеніи, а о томъ, какъ получить выходъ, ибо существующая линія Балтійской дороги была забита. Сейчасъ я бы затруднился поддерживать эту линію съ такой энергіей, съ какой поддерживалъ ее нѣкоторое время раньше. Но думаю, что безъ

прямого пути до Пскова мы рано или поздно не обойдемся, поэтому я считалъ бы, что эту линію необходимо помѣстить во вторую очередь. Я предлагаю поставить ее во вторую очередь, ибо бывшая острая потребность въ ней отпала.

А. И. Коноваловъ. Угодно собранію поставить эту линію во вторую очередь? Возраженій нѣтъ.

А. А. Бубликовъ. Дорога Московско-Мурманская. Къ сожалѣнію, представители Москвы не остались, чтобы защищать свое пожеланіе. Я тоже не силенъ, чтобы защищать ихъ точку зрѣнія о необходимости выхода на Мурманъ. У меня получается такое впечатлѣніе, что теперь, когда сооружена линія Чудово—Званка, для нихъ весь вопросъ о соединеніи съ Мурманомъ сводится къ тому, чтобы срѣзать этотъ уголъ (показываетъ) и получить сокращеніе пути верстъ на 100, а до Свири еще меньше — верстъ 30—40. Когда идетъ вопросъ о транзитѣ въ полторы—двѣ тысячи верстъ, говорить въ этомъ случаѣ о сооруженіи спрямляющей линіи я бы не нашелъ возможнымъ. Можетъ быть, москвичи сильнѣе меня въ защитѣ этой линіи, но я не силенъ.

В. Н. Вольтманъ. Я долженъ сказать то, что сказалъ мнѣ Н. А. Куровъ. Онъ не проектировалъ этой линіи, а отмѣтилъ, что въ связи съ постройкой Московско-Савеловской линіи въ Государственной Думѣ указывалось на необходимость именно внѣочередной постройки линіи отъ Кашина въ сѣверномъ направленіи и предложили соединить Сѣверную дорогу и даже дальше Олонецкую дорогу. Имъ хочется получить ближайшій выходъ къ Мурманскимъ лѣсамъ.

Ю. И. Успенскій. Если преслѣдовать эту цѣль, то вопросъ будетъ разрѣшенъ неудачно. Эту линію чертили по правому берегу Онежскаго озера, затѣмъ направили на соединеніе. Правѣе этого будетъ удлиненіе транзита; если идти параллельно—они лѣсовъ не получатъ, если идти ниже, то лѣса уже использованы. Въ данномъ случаѣ эта линія большого значенія лѣсного имѣть не будетъ. Что касается транзитнаго значенія, то я къ нему присоединяюсь, но оно неясно. Сокращеніе на 30—40 верстъ не можетъ имѣть значенія.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Если разсматривать ее не какъ лѣсной путь, а вести южнѣе Лодейнаго Поля, то эту линію можно использовать.

А. А. Бубликовъ. И въ самомъ районѣ Олонецкой жел. дороги

не Богъ знаетъ, сколько лѣсовъ. Есть два способа соединенія съ Мурманомъ. Я думаю, что эту линію надо поставить въ третью очередь.

А. И. Коноваловъ. Повидимому, не раздается ни одного голоса, чтобы поставить эту линію въ первую или во вторую очередь, значитъ поставить ее въ третью.

А. А. Бубликовъ. Линію Котласъ—Пермь придется проводить не прямо на Пермь, а сѣвернѣе, выше по Камѣ, затѣмъ придется пересѣчь ее особымъ мостомъ и примкнуть къ Камо-Печорской ж. д. Эта линія даетъ сплошное соединеніе на Сороку въ обходъ слабой линіи Вятка—Котласъ. Проходитъ она по мѣстамъ замѣчательнымъ въ своемъ родѣ, тутъ много лѣсовъ и, между прочимъ, знаменитые Кайскіе лѣса, а главное по верховьямъ Камы и Вятки находятся удивительные луга. Здѣсь можетъ быть использовано скотоводство и, кромѣ того, тутъ имѣются богатѣйшіе залежи фосфоритовъ. Вообще, мѣстность чрезвычайно богатая и требующая обслуживанія желѣзной дорогой. Если подойдетъ срокъ сооруженія дороги, которую пропагандируетъ А. А. Борисовъ на Обь, то эта дорога послужитъ для нея головнымъ участкомъ. Но это вопросъ будущаго, а сейчасъ рѣчь идетъ о созданіи линіи между Архангельскомъ и Ураломъ. Я докладывалъ уже, что тутъ возникаетъ крупный государственный вопросъ объ экспортѣ муки, какъ продукта западно-сибирскаго мукомолія. Я думаю, что эта задача не только разрѣшима, но и насущна, и эта линія можетъ служить источникомъ новаго экспорта. Вообще пора намъ организовать экспортъ фабрикатовъ и продуктовъ органическихъ, и если ужъ неорганическихъ, то въ обработанномъ видѣ, чтобы у насъ остались и отруби и была задолжена рабочая промышленная сила. Зная, что линія Вятка—Котласъ абсолютно не можетъ принять на себя серьезную задачу, я считаю, что линію Котласъ — Пермь надо поставить въ первую очередь, потому что она должна пойти вслѣдъ за сооруженіемъ линіи Котласъ—Сорока.

В. Н. Вольтманъ. Я всецѣло поддерживаю эту линію, но считаю, что это не есть спеціально горнозаводская дорога; она позволитъ до извѣстной степени дать выходъ если не отдаленной Сибири, то Сибири, примыкающей непосредственно къ Зауралью.

Что касается ея мѣстнаго значенія, то я привѣтствую то измѣненіе трассы, которое тутъ предложено. Линія Пермь—Котласъ сама по себѣ для лѣсного района не имѣла бы никакого значе-

нія для вывоза, но, разъ она будетъ примыкать къ району сѣвернѣе Котласа промежуточнымъ пунктомъ, то будетъ имѣть важное значеніе. Это тѣмъ болѣе важно, что планъ, который вносится Комиссіей Н. Н. Покровскаго, разрабатываетъ въ Лѣсномъ Департаментѣ Министерства Земледѣлія особую линію между Котласомъ—Пермью и Чердынью. Эта линія имѣетъ значеніе для заводовъ. Кромѣ того, трасса, о которой говоритъ А. А. Бубликовъ, будетъ имѣть болѣе существенное значеніе, потому что пройдетъ черезъ Кашинскіе заводы, которые хотя не въ состояніи будетъ соединить, но, тѣмъ не менѣе, будетъ имѣть значеніе. Въ этомъ смыслѣ я высказываюсь за трассу, предложенную А. А. Бубликовымъ.

И. С. Сиговъ. Пермскій Областной Комитетъ стоитъ за созданіе линіи Котласъ—Пермь (показываетъ на картѣ). Тутъ получается магистраль, которая будетъ соединять съ Сибирью Среднюю Азію, такъ что она большого значенія какъ для Зауралья, такъ и для Сибири въ государственномъ смыслѣ слова не имѣетъ.

А. Н. Русановъ. Я отмѣчу, что на этомъ примѣрѣ видно, какъ одни и тѣ же доводы являются убѣдительными тогда, когда рѣчь идетъ о мѣстныхъ дорогахъ, а не о государственныхъ. Когда рѣчь идетъ не объ отдаленныхъ дорогахъ, то А. А. Бубликовъ и представитель Урала, для того, чтобы доказать необходимость проведенія дороги Пермь—Котласъ, какъ разъ приводятъ всѣ тѣ доводы, которые приводили мы, когда доказывали необходимость хотя снять часть проектируемыхъ дорогъ изъ Европейской Россіи и перенести въ Сибирь для того, чтобы промышленность сибирская могла развиваться и такимъ образомъ утратила бы свое зависящее или рабское положеніе. Когда рѣчь шла о промышленномъ районѣ Дальновосточной Россіи, тогда эти доводы находились въ необработанномъ видѣ, тогда вы предполагали созвать Съѣздъ, котораго мы не добились, устроили Совѣщаніе, а не Съѣздъ. И вотъ представители съ мѣстъ великолѣпнымъ образомъ дополнили всѣ тѣ доводы о необходимости дать выходъ Уралу. И вотъ, когда дѣло касается Урала, то сейчасъ всѣ эти доводы считаются совсѣмъ недоказанными, убѣдительными. Я оцѣниваю эти два, собственно говоря, факта, приложенные къ одному и тому же доводу какъ два различныя объясненія. Я прихожу къ тому заключенію, что здѣсь вы, представители главнымъ образомъ промышленности Европейской Россіи, такимъ образомъ совершаете экономическое насиліе надъ всей сибирской промышленностью. Вы создаете тѣ дороги,

которыя должны обезпечить эту промышленность нашимъ сырьемъ, но дальше вы ни одной линіи не даете. Такая дорога, какъ Котласъ—Пермь, великолѣпнымъ образомъ можетъ быть отнесена во вторую очередь, а вмѣсто того, дать сибирскому району выходной путь, будетъ ли это Западная Сибирь или Восточная, въ данномъ случаѣ безразлично. Тенденція и планъ какъ Комиссіи Борисова, такъ и Комиссіи А. А. Бубликовъ это держать въ подчиненномъ экономическомъ рабствѣ Сибирь и направлять все въ центръ.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Я долженъ сказать, что я принадлежу къ тѣмъ, которые не только ѣздили въ Сибирь по желѣзной дорогѣ, но ходили туда пѣшкомъ, но когда я сегодня присутствовалъ при обсужденіи вопроса о томъ, какой дать выходъ изъ Южной Сибири, то я не могъ оріентироваться въ этомъ вопросѣ, потому что я все-таки Сибирь знаю меньше, чѣмъ ее знаютъ мѣстные представители. Я убѣжденъ, что, не дѣлая изысканій, мы не можемъ сказать, какой выходъ дать южной сибирской дорогѣ. Затѣмъ, по поводу того указанія, что эта линія Котласъ—Пермь перечислена изъ третьей очереди во вторую, я долженъ сказать, что это было желаніе представителей съ мѣстъ, такъ что тѣ упреки, которые мы здѣсь слышали, немножко преувеличены.

А. А. Бубликовъ. Я долженъ фактическую внести поправку относительно той оцѣнки, которая была сдѣлана нашей работѣ столь энергичнымъ образомъ. Я долженъ сказать, что по линіи Котласъ—Пермь сдѣланы техническія изысканія и засимъ въ Перми собиралось многолюдное совѣщаніе общественныхъ дѣятелей по поводу этой линіи, которые ее и выдвинули, такъ что это не мое изобрѣтеніе, я съ этой линіей не выступалъ, а докладываю какъ результатъ совѣщанія Биржевого Комитета, Военно-Промышленнаго Комитета и Губернской и Уѣздныхъ Земскихъ Управъ, причемъ долженъ сказать, что при всей склонности присутствующихъ здѣсь пермяковъ отстаивать интересы гор. Перми, они, между тѣмъ, мнѣ заявили, что сами пожелали отодвинуть ее къ сѣверу. Что касается того, что мы объективно разсмотрѣли вопросъ въ отношеніи этой линіи, то положеніе стоитъ такъ, что банки пропустили время получить на нее концессію, поэтому казна сама построитъ. Затѣмъ на заявленіе о томъ, что Сибирь находится въ рабскомъ положеніи у Россіи, я доложу, что Россія у Сибири находится въ рабствѣ, такъ какъ она переплачиваетъ ей сотни милліоновъ, а ваша Амурская дорога сугубо убыточна, это дефицитная до-

рога. Россія Сибири должна бросить обвиненіе, что она ей мало даетъ.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Я не согласенъ съ мнѣніемъ большинства, что населеніе Сибири возросло, такъ какъ по нашей „больной" статистикѣ этого нельзя доказать.

П. П. Набоковъ. Я ничего не имѣю противъ постройки линіи Котласъ—Пермь, но думаю, что едва ли цѣлесообразно эту линію включать непремѣнно въ первую очередь. Я полагалъ бы, что всѣ послѣдующія линіи, которыя поставлены дополнительно на наше обсужденіе, переводить въ разрядъ первоочередныхъ едва ли удобно, едва ли цѣлесообразно. Мы уже перевели одну линію мѣстнаго значенія мало извѣстную, въ первую очередь тѣмъ самымъ головной участокъ линіи Котласъ—Сорока случайно попалъ въ первую очередь, а теперь мы къ этому хотимъ добавить другую линію первой очереди, которая составитъ магистраль очень большого протяженія. Я предлагаю всѣ дополнительныя линіи въ первую очередь не переводить.

А. А. Борисовъ. Я хотѣлъ сказать гораздо болѣе по этому вопросу, но все это такъ угнетающе дѣйствуетъ ясно выражается, что здѣсь дѣйствительно защищаются интересы мѣстной колокольни. Совершенно справедливо говорили сибиряки, что мнѣнія мѣняются въ зависимости отъ того, къ какому мѣсту это относится. Могу привести примѣръ, Вольтманъ говорилъ, что Котласъ—Обь желѣзная дорога идетъ параллельно Вычегдѣ и что это большой недостатокъ, вслѣдствіе котораго не слѣдуетъ строить желѣзной дороги. А сегодня я слышалъ, что г. Вольтманъ другую какую-то дорогу защищаетъ, которую хотятъ строить въ области Волги. Если эта дорога идетъ параллельно Волгѣ, онъ съ этимъ мирится, хотя онъ противникъ параллельныхъ къ рѣкѣ дорогъ, значитъ, выходитъ, что „законъ какъ дышло, куда ни поверни, такъ и вышло".

Баронъ **Г. Х. Майдель.** На прошломъ Совѣщаніи Областныхъ Комитетовъ очень много давали говорить на личной почвѣ, это неудобно. (Голосъ: „Позвольте"). Виноватъ, позвольте мнѣ договорить, васъ не прерывали и меня тоже прошу не прерывать. Аргументированные доводы можно включать, но мнѣнія отдѣльныхъ лицъ не слѣдуетъ приводить.

А. А. Борисовъ. Что касается дороги Котласъ—Пермь, то она можетъ быть, если угодно будетъ его превосходительству господину банку, но такую дорогу врядъ ли практично строить, такъ какъ существуетъ казенная дорога отъ Вятки до Котласа, которая, кстати

сказать, работаетъ чрезвычайно слабо. Если мы стремимся убить казенную жел. дорогу, тогда нужно эту дорогу строить, а если мы хотимъ, чтобы казенная дорога процвѣтала, то эту дорогу строить не слѣдуетъ. Покорнѣйше прошу обратить вниманіе на нагроможденіе дорогъ около Перми, а тамъ дальше ни одной дороги нѣтъ. Есть только одно вопіющее пустое мѣсто.

В. Н. Вольтманъ. Рѣчь г. Борисова показываетъ, какъ опасно приглашать такихъ гостей, какъ А. А. Борисовъ, котораго мы пригласили, а онъ насъ ругаетъ. Что касается того, что я нарушаю принципъ, то это невѣрно, такъ какъ мой принципъ, чтобы жел. дороги не конкурировали съ водными путями. Если мы сегодня говорили относительно линіи Саратовъ—Самара, то надо имѣть въ виду, что она идетъ очень далеко отъ берега, а по той трассѣ ничего общаго съ Волгой не имѣетъ. Затѣмъ я говорю, что антрацитъ и коксъ идутъ не по Волгѣ, а по жел. дорогѣ, потому что они по своимъ техническимъ качествамъ не могутъ выдерживать перегрузки и потому идетъ рѣчь о перевозкѣ по Волгѣ твердаго минеральнаго топлива на Уралъ, а здѣсь идетъ рѣчь противъ теченія, поэтому въ этомъ отношеніи никакого принципа я своего не нарушаю.

Н. В. Преображенскій. Чтобы не утомлять вашего вниманія, я буду кратокъ и скажу, что то, что предложилъ А. А., я нахожу справедливымъ и позволю себѣ добавить, что головной участокъ Екатеринбургъ — Пермь — Вятка настолько сейчасъ переполненъ, настолько перегруженъ, что мѣстное управленіе думаетъ о перешивкѣ этого участка на вторую колею въ 1913 году, такъ какъ тамъ не только громадное товарное движеніе, но и громадное пассажирское движеніе, что въ 1915 г. потребовалось ввести 5 паръ пассажирскихъ поѣздовъ, а прежде было 4 пары. Но если перешьютъ дорогу на двойную колею, то этотъ жалкій участокъ между Котласомъ и Вяткою въ 359 верстъ остается въ забвеніи. Если будутъ строить Котласъ—Вятку, то можно будетъ пропускать 10 вагоновъ въ сутки. Дать правильное теченіе этому руслу, значитъ, гдѣ-то нужно искать выходъ. Я не берусь, не могу сказать, отъ какого участка правильнѣе вести, но безусловно надо на Котласъ дать выходъ этимъ сибирскимъ грузамъ помимо той дороги, которая существуетъ.

А. И. Коноваловъ. Я думаю, что вопросъ достаточно выясненъ и можно приступить къ голосованію. Значитъ, о внѣочередности этой линіи идетъ рѣчь, но можетъ быть нѣкоторые стоятъ за то, чтобы поставить въ первую очередь? (Баллотировка). Значитъ, во вторую очередь.

А. А. Бубликовъ. Участокъ Царицынъ — Петровскъ создаетъ кратчайшее соединеніе между Царицыномъ, Баку и Астраханью. Я не настаиваю, чтобы поставить этотъ участокъ въ первую очередь, но нахожу, что ему мѣсто во второй очереди. Теперь линія Синарская—Челябинскъ.

В. Н. Вольтманъ. Я прошу васъ, какъ предсѣдателя Комиссіи, сказать, какой Военно-Промышленный Комитетъ предлагаетъ провести эту дорогу?

А. А. Бубликовъ. Предлагаютъ эту дорогу Зауральскій и Челябинскій Комитеты. Эта дорога создаетъ, въ обходъ перегруженнаго участка Челябинскъ—Екатеринбургъ, прямой выходъ Челябинскому району и всѣмъ связаннымъ съ нимъ районамъ на Ирбитъ въ лѣсной районъ. Конечно, извѣстнаго мѣстнаго значенія этой дороги отрицать нельзя, но ее надо признать, тѣмъ болѣе, что половина этой дороги уже выстроена. Я думаю, что эта дорога, какъ мѣстная, весьма полезная и вполнѣ найдетъ мѣсто во второй очереди.

В. А. Семеинъ. Городская дума поручила мнѣ выяснить этотъ вопросъ. Соединеніе Челябинска съ Синарской крайне необходимо. Со стороны Омской дороги у насъ имѣется заявленіе, что эта дорога намъ необходима, но, къ сожалѣнію, какъ-то случилось такъ, что ходатайство объ этомъ не обсуждалось ни въ Комиссіи Борисова, ни въ Комиссіи А. А. Бубликова. Когда мы спросили Зауральскій Военно-Промышленный Комитетъ, то оказалось, что дорога эта нигдѣ не проектирована. Челябинскій Биржевой Комитетъ и Зауральскій Комитетъ единогласно высказались за проведеніе этой линіи. Я прочитаю постановленіе Зауральскаго Областного Комитета. (Читаетъ постановленіе Зауральскаго Областного Комитета). Мѣстное значеніе этой линіи огромное, поэтому Комитетъ стоитъ за проведеніе этой линіи внѣ очереди. Что касается вопроса о пользованіи этимъ участкомъ, то я долженъ сказать, что, такъ какъ онъ пересѣчетъ 4 горныя рѣчки, то на немъ будетъ возможно использовать безплатную водную силу. У насъ во время войны чувствуется огромный недостатокъ въ производствѣ, а тутъ вы можете развить кустарную промышленность, а то представьте, напримѣръ, себѣ, такое явленіе, что всѣ златоустовскія деревянныя подѣлки заказываютъ въ Финляндіи, а тутъ рядомъ имѣется березовый лѣсъ и водная сила, и ничего не дѣлается. Зауральскій Военно-Промышленный Комитетъ создалъ маленькую мастерскую, которая отъ [illegible] заводовъ получаетъ заказы. Затѣмъ въ Кіящѣ пред-

полагалось создать такой же заводъ для деревянныхъ издѣлій. Я думаю, что въ виду вышеизложеннаго о постройкѣ этой дороги и о проведеніи этой линіи внѣ очереди, возраженій не будетъ и рельсы для разгрузки существующей линіи съ цѣлью улучшенія движенія должны быть проложены внѣ очереди.

П. В. Ивановъ. Я думаю, что направленіе желѣзной дороги должно соотвѣтствовать экономическому тяготѣнію грузовъ въ томъ или иномъ направленіи. Что касается этого участка, то здѣсь можетъ быть тяготѣніе съ сѣвера изъ района Ирбита, именно тяготѣніе лѣсныхъ грузовъ на Челябинскъ—Троицкъ; этотъ массовый грузъ можетъ пройти по этой дорогѣ. Что касается другихъ тяготѣній, то я долженъ сказать, что хлѣбнаго здѣсь быть не можетъ, такъ какъ хлѣбъ идетъ на Екатеринбургъ. Что касается эксплоатаціи водной силы на этомъ направленіи, то я тоже не предвижу, чтобы она сильно работала, такъ какъ тутъ только одна рѣка Исеть, а между Синарской и Челябинскомъ никакой рѣки нѣтъ, есть только масса озеръ, поэтому здѣсь развитія кустарныхъ промысловъ быть не можетъ и ихъ насажденіе здѣсь весьма слабо. Я думалъ бы, что эта дорога имѣетъ значеніе для лѣсныхъ грузовъ на Челябинскъ—Троицкъ. Что касается каменнаго угля, то я думаю, что тяготѣніе его врядъ ли можетъ быть, такъ какъ около Челябинска каменнаго угля мало. Тяготѣнія лѣса тоже быть не можетъ, такъ какъ онъ пойдетъ на Омскую дорогу черезъ Челябинскъ. Я думаю, что эта дорога, какъ дорога, имѣющая мѣстное значеніе, должна идти во вторую очередь.

В. А. Семеинъ. Что касается хлѣбныхъ грузовъ, то я долженъ сказать, что въ настоящее время въ Зауральскомъ районѣ устраивается въ Челябинскѣ элеваторъ на 1 милліонъ пуд., затѣмъ устраивается цѣлый рядъ элеваторовъ по дорогѣ Троицкъ—Кустанай. Разъ рѣшенъ вопросъ о постройкѣ элеваторовъ, значитъ, грузы эти могутъ направляться на Оренбургъ или на Екатеринбургъ. Что касается мельницъ, то эти мельницы расположены на Исети, значитъ, грузы кружнымъ путемъ будутъ идти до Екатеринбурга въ 160 вер., это разница большая. Что касается водной силы, то въ этой мѣстности легко использовать водную силу. Вотъ по всѣмъ этимъ соображеніямъ я настаиваю на постройкѣ внѣ очереди этой дороги. Нельзя же оставлять дорогу Челябинскъ—Троицкъ—Кустанай, дорогу степную, безъ этихъ лѣсныхъ грузовъ. Каменскій заводъ, сравнительно средній, долженъ дать

чугунъ и желѣзо Алапаевскому заводу, чугунъ и желѣзо, которое къ стыду нашему, мы получали раньше изъ Германіи.

Баронъ **Г. Х. Майдель**. Тѣхъ, кто поддерживаетъ проведеніе этой дороги въ первую очередь, прошу встать (6 голосовъ). Теперь тѣхъ, кто противъ того, чтобы помѣстить въ первую очередь, прошу встать. (Большинство).

А. А. Бубликовъ. Направленіе Кіевъ—Прилуки—Ромны—Суммы—Старый Осколъ—Воронежъ даетъ соединеніе Кіеву съ многими районами. Я думаю, что линія эта пройдетъ по богатѣйшему району, тяготѣющему къ Кіеву и совпадаетъ съ его торговыми интересами. Кромѣ того, къ этому надо еще прибавить, что эта линія должна разгрузить Кіево—Воронежскую дорогу, линію старую, технически и непригодную для дешеваго выполненія транзита, такъ что рано или поздно ее придется строить, но сейчасъ этотъ вопросъ еще не назрѣлъ. Поэтому, признавая мѣстное значеніе и транзитное значеніе дороги, я предлагаю оставить ее все-таки во второй очереди.

Баронъ **Г. Х. Майдель**. Если возражающихъ нѣтъ, то предложеніе докладчика принимается.

А. А. Бубликовъ. Бердянскій портъ желалъ бы соединенія съ Грушевскимъ райономъ. Это желаніе вполнѣ законное, такъ какъ Бердянскій портъ, не въ примѣръ остальнымъ портамъ Азовскаго моря, ничего отъ строительства не получаетъ. Бердянскій портъ, хотя не очень важный, все-таки работаетъ, имѣетъ свою кліентуру, которую хотѣлъ бы усилить. Вотъ, съ этой точки зрѣнія, дорога до извѣстной степени желательна въ мѣстномъ отношеніи, но такъ какъ она не развиваетъ широкихъ государственныхъ перспективъ, то срочности въ ея постройкѣ нѣтъ. Думаю, что, по принятому нами обычаю, эта линія, какъ линія, имѣющая мѣстное значеніе, но не вызывающая крупныхъ государственыхъ соображеній, можетъ быть помѣщена во вторую очередь.

С. М. Гутникъ.—Мнѣ кажется, не имѣетъ смысла намъ для вывоза угля, кромѣ Маріупольскаго порта создавать новый, такъ какъ это дѣло не легкое. Созданіе линіи Гришино—Бердянскъ вызывается желаніемъ Бердянска конкурировать съ Маріупольскимъ портомъ. Эта линія не имѣетъ серьезнаго значенія, поэтому ее лучше помѣстить во вторую очередь.

Баронъ **Г. Х. Майдель**.—Не будемъ углубляться дальше въ этотъ вопросъ и, такъ какъ нѣтъ желающихъ принять эту дорогу

въ первую очередь то мы примемъ предложеніе докладчика и помѣстимъ ее во вторую очередь.

А. А. Бубликовъ. — Линія Родаково—Поворино. Это еще одинъ выходъ изъ Донецкаго Бассейна. Я докладывалъ, что, по изслѣдованіямъ Ю. И. Успенскаго, который долгое время былъ управляющимъ дѣлами Харьковскихъ угольнаго и порайоннаго Комитетовъ и на научную почву поставилъ работы по изслѣдованію Донецкаго Бассейна, выяснилось, что, при колоссальномъ ростѣ Донецкаго Бассейна, чуть не каждый годъ надо создавать новую выходную линію, потому что приростъ грузовъ выражается сотнями милліоновъ пудовъ въ годъ, а для каждой новой сотни милліоновъ требуется новая пара рельсовъ. Конечно, не успѣютъ отстроиться столь запоздавшія въ этомъ направленіи двѣ дороги — Харьковъ — Пенза и Миллерово—Саратовъ, какъ внѣ всякаго сомнѣнія онѣ въ самомъ ближайшемъ времени заполнятся грузами, какъ и ихъ предшественницы, поэтому рано или поздно придется строить эту дорогу. Поэтому, не возражая противъ ея начертанія, по моему мнѣнію, довольно правильнаго, я считаю, что ее во вторую очередь, во всякомъ случаѣ, слѣдовало бы включить.

П. В. Авдуловъ. — Въ планѣ Комиссіи имѣется линія во второй очереди Саратовъ—Славянская, поэтому, казалось бы, можно этимъ ограничиться.

А. А. Бубликовъ. (Показывая на карту). Вотъ—Саратовъ, а вотъ—Поворино, они подъ угломъ болѣе 45 градусовъ.

П. П. Набоковъ. — Я хотѣлъ спросить, тутъ выходъ на какую сѣть?

А. А. Бубликовъ. На Балашовскую дорогу, а затѣмъ на Кузнецкъ.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Тѣхъ, кто находитъ, что не слѣдуетъ эту линію перемѣщать во вторую очередь, я просилъ бы встать (осталась во второй очереди).

А. А. Бубликовъ. (Показывая на карту). Линія Кустанай—Кокчетовъ идетъ параллельно южной сибирской дорогѣ и Комиссія Борисова, кажется, внесла ее въ третью очередь. Мы тоже считали, что она не изъ числа срочныхъ и что не настало еще время для соединенія ихъ, поэтому можетъ остаться въ третьей очереди.

Голосъ. Мы противъ постановки въ третью очередь возражать не станемъ и попробуемъ поддержать другія линіи болѣе важнаго значенія въ этой же самой мѣстности.

А. А. Бубликовъ. Этотъ выходъ изъ Балашова на Кузнецкъ

мало обслѣдованъ. Балашовская дорога намѣченными линіями будетъ совершенно обездолена и ей надо бы дать работу, но ближе, чѣмъ ко второй очереди, я не считалъ бы возможнымъ передвигать.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Угодно помѣстить во вторую очередь? (Во вторую очередь).

А. А. Бубликовъ. Эта вторая параллельная линія отъ Золотоноши на Бѣлгородъ пересѣкаетъ весьма богатый Полтавскій и Курскій уѣзды и должна сыграть очень большую роль для сахарной промышленности праваго берега Днѣпра, потому что этотъ правый берегъ до чрезвычайности нуждается въ свеклѣ. Такая линія для нея будетъ играть очень большую роль, поэтому ее во второй очереди надо оставить.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Возраженій нѣтъ? Тогда оставимъ во второй очереди.

Линія Называвка — Тара. Думаю, что эта линія, какъ мѣстная, дающая выходъ въ Тарскій лѣсной районъ, была бы полезна и во вторую очередь надлежало бы ее поставить.

А. А. Скороходовъ. Я бы защищалъ именно выходъ этой жел. дороги, такъ какъ она была уже запроектирована ранѣе и уже обсуждалась въ Комиссіи. Она по прямой линіи захватываетъ два большихъ города и является очень важной для снабженія части, лежащей къ югу, именно лѣсомъ. Я просилъ бы, если можно, отнести ее въ первую очередь, такъ какъ она въ мѣстномъ отношеніи безконечно интересная дорога. Я забылъ въ данномъ случаѣ указать на то, что это очень хлѣбородный районъ и что эта дорога, въ той трассѣ, въ которой она намѣчена, является совершенно равнинной дорогой.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Я это могу подтвердить.

А. А. Бубликовъ. У насъ разсматривали цѣлый рядъ населенныхъ мѣстностей и съ такими же опредѣленными грузовыми потоками, и трудно было бы намъ этотъ подъѣздной путь поставить въ первую очередь, тогда какъ мы тѣ линіи ставили во вторую очередь. Думаю, что этотъ подъѣздной путь было бы также справедливѣе поставить, какъ дорогу мѣстную, во вторую очередь.

Голосъ. Эта дорога уже въ 1913 году была признана необходимой къ постройкѣ, такъ что я вполнѣ присоединяюсь къ тому мнѣнію, чтобы эта дорога была принята внѣ очереди. Она была уже предрѣшена еще въ 1913 г., но силой вещей не была осуществлена.

Баронъ Г. Х. Майдель. Есть разногласіе двоякое: относительно пункта выхода и относительно того, въ какую очередь эту дорогу включать (Баллотировка). Принято во вторую очередь.

А. А. Бубликовъ. Линія Троицкъ—Стерлитамакъ—Кинель. Выскажется по ней представитель Самарскаго Комитета.

А. И. Канъ. Намъ предлагали строить дорогу черезъ Троицкъ-Стерлитамакъ—Саратовъ Комиссія Борисова полагала, что надо вести эту линію нѣсколько южнѣе, на Саратовъ, т. е. 1.270 верстъ. Принимая во вниманіе то, что если она пойдетъ на Саратовъ, она страшно загрузитъ и безъ того загруженный участокъ, надо ее вести на Кинель. Значитъ, всѣ грузы пойдутъ на Самару, и этотъ участокъ будетъ страшно загруженъ. Обсуждая этотъ вопросъ, мы пришли къ заключенію, что для того, чтобы Магнитная Гора и Комаровскіе рудники имѣли кратчайшій выходъ на Волгу, необходимо вести дорогу мимо села Богородскаго, а затѣмъ вести ее до Кинеля, т. е., по исчисленію Особаго Совѣщанія, 720 верстъ изъ Абдулина до [illegible], а до Кинеля прямымъ путемъ 936 верстъ, т. е. 720 + 216 = 936. До Самары было бы 976 верстъ. Я привѣтствую то, что сегодня поддерживалъ докладчикъ; а именно принять новую дорогу отъ Самары на Николаевскъ съ выходомъ на Саратовъ и думаю, что Саратовъ этой дорогой будетъ удовлетворенъ. Онъ добивался дороги изъ Троицка на Саратовъ въ 1.270 верстъ, а мы видимъ, что эта дорога именно даетъ ему 1.270 верстъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ Самарѣ безразлично, какъ эта дорога идетъ. Я полагаю, что наше Собраніе выскажется за то, чтобы отнести эту дорогу Троицкъ—Кинель хотя бы во вторую очередь.

А. А. Бубликовъ. Господа, половину этой дороги—Троицкъ—Стерлитамакъ вы уже отвергли. Я сильно сомнѣваюсь, чтобы по этому направленію можно было вести какую-нибудь транзитную дорогу, такъ какъ эта мѣстность, начиная отъ Уфы на Верхне-Уральскъ, страшно пересѣченная. Мы тамъ проходили 17-тысячнымъ уклономъ, и нашли мѣстность эту неподходящей въ смыслѣ рельефа. Мы поставили ее во вторую очередь. Нужно ли теперь переводить ее въ первую. Я лично думаю, что разъ мы поставили линію на Абдулино во вторую очередь, то и эту не слѣдуетъ ставить въ первую очередь.

В. А. Семеинъ. Я долженъ сказать, что проводить такую линію, какъ Троицкъ—Кинель, это уже роскошь. Троицкъ имѣетъ уже два пути: Самара—Златоустъ и Троицкъ—Уральскъ. Но изъ этого не

слѣдуетъ еще, чтобы проводили третью дорогу. Пусть строятъ въ любомъ мѣстѣ тысячную дорогу, но тамъ, гдѣ она дѣйствительно нужна, а не тамъ, гдѣ уже существуютъ двѣ параллельныя дороги. Тѣмъ болѣе, что мы уже высказались за дорогу отъ Рыбинска.

А. И. Канъ. Особое Совѣщаніе и Комиссія Борисова отнесли эту дорогу—Троицкъ—Стерлитамакъ къ первой очереди, принимая во вниманіе, что она проходитъ черезъ Магнитную Гору и Комаровскіе рудники. Кромѣ того, разъ Особое Совѣщаніе и Комиссія подъ предсѣдательствомъ Бубликова признали, что сѣверный участокъ Ташкентской дороги загруженъ, и что загруженъ также сѣверный участокъ Самара—Абдулино, то естественно, что между этими 2-мя участками нужно провести линію, чтобы дать Троицку и Комаровскимъ рудникамъ кратчайшій выходъ на Волгу. Поэтому я прошу отнести эту линію ко второй очереди.

А. А. Бубликовъ. Я позволю себѣ дополнить свое замѣчаніе слѣдующимъ. Линія Троицкъ—Кинель въ своей первой части отнесена нами ко второй очереди, а новое предложеніе мое касается второй части Стерлитамакъ—Кинель, но, такъ какъ есть уже линія Абдулино—Кинель, отнесенная нами во вторую очередь, то я полагаю, что новую линію слѣдуетъ ставить не въ первую, но во вторую очередь. (Баллотировка).

В. С. Колесниковъ. Можетъ быть Совѣщаніе найдетъ возможнымъ высказать пожеланіе, чтобы Правительство въ ближайшіе годы произвело изысканія перехода черезъ Волгу? Я не могу сказать, будетъ ли это около Самары или около Ставрополя.

А. А. Бубликовъ. Я думаю, что это немного выходитъ за предѣлы тѣхъ обсужденій, которыя мы здѣсь имѣли. Обсуждается новый выходъ на Безводовку: или черезъ такъ наз. Самарскую Луку, черезъ Самару или на Ставрополь. На Ставрополь изысканія уже произведены. Хотя это выходитъ за рамки нашихъ экономическихъ обсужденій, но въ виду серьезности вопроса, намъ, можетъ быть, и слѣдовало бы въ это положеніе вмѣщаться и сказать, что изслѣдованіе выхода на Безводовку надлежитъ произвести, потому что положеніе Александровскаго моста угрожающее и не менѣе угрожающимъ является положеніе сплывовъ у Батраковъ, такъ что каждую минуту можно ожидать перерыва сообщенія. Тамъ происходятъ саженные обвалы, такъ что проваливается полотно. Такимъ образомъ, обезпечить такой центръ, какъ Самара, и лежащій за ней Туркестанскій край безопаснымъ сообщеніемъ съ Россіей, является весьма серь-

езной задачей. Хотя это выходитъ изъ рамокъ нашей работы, но въ данномъ случаѣ я всецѣло присоединяюсь къ предложенію Самарскаго Комитета, что этотъ вопросъ подлежитъ скорѣйшему изученію, хотя бы это была 6-я дорога, которую проситъ Самара, обижаясь, что ихъ не поддерживаютъ. Повторяю, тамъ, дѣйствительно, положеніе угрожающее.

Баронъ **Г. Х. Майдель**. Положеніе это, конечно, не вызываетъ возраженій.

А. И. Канъ. У меня особое мнѣніе по вопросу о линіи Троицкъ—Кинель.

А. А. Бубликовъ. Линія Кунгуръ—Чепца. Прямой ходъ, который образуется этимъ обходомъ гор. Перми, спрямитъ эту линію, что желательно во всѣхъ отношеніяхъ, такъ какъ транзитъ сократится верстъ на 60—70. Это соединеніе будетъ очень дорогое, такъ какъ требуется сооруженіе моста черезъ Каму. Думаю, что этотъ вопросъ въ свое время всплыветъ, но срочности у него, по моему мнѣнію, нѣтъ, и эти деньги могутъ быть затрачены на другую линію съ большимъ успѣхомъ. Поэтому я считалъ бы, что эту дорогу исключать изъ плана не слѣдуетъ, рано или поздно она будетъ построена, но такъ какъ въ ней срочности нѣтъ, то мѣсто ей во 2-ой очереди.

И. С. Сиговъ. Пермскимъ Областнымъ Комитетомъ возбужденъ вопросъ о проведеніи дороги Пермь—Чепца, въ связи съ предложеніемъ построить второй путь на существующей сѣверной дорогѣ въ виду крайней перегруженности, которая въ будущемъ станетъ еще болѣе грозной. Дѣло въ томъ, что Пермскій Комитетъ полагаетъ, что эта перегруженность Сѣверной дороги не можетъ быть въ достаточной мѣрѣ ослаблена проведеніемъ новой магистрали черезъ Красноуфимскъ, именно въ виду большого будущаго наплыва новыхъ грузовъ, и находитъ возможнымъ параллельную самостоятельную прокладку 2-го пути.

А. А. Бубликовъ. Для этой дороги намѣчено два разгрузочныхъ пути: Рыбинскъ—Каштымъ и Пермь—Котласъ, которые на нѣсколько лѣтъ ослабятъ загруженность Сѣверной дороги. Срочности въ этой постройкѣ нѣтъ, но мнѣ пріятно отмѣтить, что Пермь къ вопросу о распредѣленіи транзита отнеслась съ такимъ государственнымъ тактомъ, и что она не побоялась остаться на второмъ мѣстѣ.

Баронъ **Г. Х. Майдель**. Перенести ли въ 3-ю очередь или оставить во 2-ой (баллотировка) принято во 2-ю очередь.

Голосъ. Позвольте мнѣ высказаться за представителя Астраханскаго Комитета. Этимъ пунктомъ долженъ быть не Баскунчакъ, а станція Владиміровка.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Вѣдь, мы, господа, все время стояли на томъ, что мы создаемъ новыя дороги и новыя цѣнности. Я не думаю, господа, чтобы это входило въ нашу компетенцію—это вопросъ техническій.

Голосъ. Эта линія предположена по берегу рѣки Астраханки отъ станціи Владимировки Владимірско-Баскунчакской жел. дороги до хутора, лежащаго противъ Царицына, съ тѣмъ, чтобы получить соединеніе Астрахани со средней частью Россіи черезъ Царицынъ. Линія эта чисто мѣстнаго значенія. Климатъ здѣсь очень жаркій, и эта жара даетъ возможность заниматься садоводствомъ и огородничествомъ только въ томъ случаѣ, если почвѣ даютъ воду. И вотъ, на моихъ глазахъ, въ три года въ Астрахани совершенно переродилась береговая полоса. Вмѣсто пастбищъ все это было занято цвѣтущими садами и тамъ въ большомъ количествѣ произрастали великолѣпныхъ сортовъ вишни, груши, персики, арбузы и дыни. Все это произошло потому, что вода искусственно передается изъ Астраханки и все шире захватываетъ область, которая ранѣе находилась подъ барханами, подъ сплошными песками. Теперь отъ этихъ песковъ мало-по-малу отвоевываются большія площади земли, которыя превращаются въ цвѣтущіе сады и плодороднѣйшія поля. Итакъ, берегъ рѣки Астраханки расцвѣлъ за нѣсколько лѣтъ за время прохода Астраханской дороги. Этотъ кусокъ отъ Владиміровки до Царицына остается необслуженнымъ, а вѣдь фрукты—это такого рода продуктъ, который не выдерживаетъ длительной перевозки, и этимъ можно объяснить, что несмотря на то, что рядомъ протекаетъ рѣка и можно пользоваться водянымъ сообщеніемъ, тѣмъ не менѣе дѣло обстояло очень плохо, пока на помощь мѣстности не пришла жел. дорога. Вотъ представители Астраханскаго Комитета и просятъ, чтобы эту линію поставили въ первую очередь, хотя она и имѣетъ чисто мѣстное значеніе, имѣя въ виду цѣнность этихъ садовъ.

А. А. Бубликовъ. Я считаю, что ее слѣдуетъ поставить во 2-ю очередь. (Баллотировка) принято во 2-ю очередь. Теперь линія Пермь— Котласъ.

А. А. Борисовъ. Я еще разъ, господа, обращаю ваше вниманіе на эту вопіющую пустоту на картѣ отъ Котласа къ Оби. Мы видимъ

съ одной стороны на югѣ много жел. дор., или сразу мы перебрасываемся въ тундровую область, а по срединѣ никакихъ проектовъ жел. дор. мы не видимъ. Опять повторяется здѣсь исторія съ Мурманомъ и Либавой. Раздавались голоса, чтобы строить портъ на Мурманѣ, но какая-то невидимая сила одержала верхъ и мы выстроили его въ Либавѣ. Трудно говорить, не подъ силу, какъ нуждается наше громадное хозяйство въ устройствѣ порта незамерзающаго, а намъ говорятъ, что нельзя создать портъ на Мурманѣ, и что мы должны быть удовлетворены Архангельскимъ портомъ. Развѣ, господа, мы настолько безсильны, что не въ состояніи сдѣлать того, что касается насъ самихъ.

Баронъ **Г. Х. Майдель**. Прошу васъ, держитесь поближе къ дѣлу.

А. А. Борисовъ. Я прошу васъ поставить дорогу отъ Котласа до Оби въ первую очередь, ибо она составитъ одну большую линію на Петроградъ, а во вторую очередь я прошу поставить линію отъ Оби до Томска. Эта линія чрезвычайно богата лѣсомъ. Мнѣ говорили, что лѣсъ по желѣзной дорогѣ не пойдетъ, потому что провозъ слишкомъ дорогъ, я же скажу, что это не такъ. Пойдутъ даже дрова изъ района Вычегды, а къ Вычегдѣ съ востока они пойдутъ по этому желѣзнодорожному пути (перемычка между Вычегдой и Обью—это небольшое разстояніе). На Оби создастся пароходство, которое двинетъ сотни милліоновъ пудовъ груза по теченію Оби и Иртыша. Конечно, ни одна желѣзная дорога не въ состояніи провезти всѣхъ этихъ грузовъ безъ водныхъ путей. Теперь относительно дровъ я скажу вамъ, господа, что, конечно, если мы будемъ нагружать ихъ по тому архаическому способу, который существуетъ теперь, то трудно намъ наладить экспортъ дровъ. Надо создать особаго рода каркасы, нѣчто вродѣ громадныхъ деревянныхъ или желѣзныхъ корзинъ и нагружать ихъ дровами, а затѣмъ ставить ихъ по одной во всю платформу-вагонъ жел. дор. На пристани рельсы должны подходить параллельно рѣкѣ. Здѣсь на путяхъ должны быть оборудованы паровые краны, которые и передаютъ каркасы, наполненныя дровами или балансами, на баржи или барки, стоящія рядомъ съ желѣзнодорожными поѣздами. Каркасы эти, пришедшіе съ дровами въ мѣста населенныя, назадъ не возвращаются. Они могутъ служить здѣсь какъ дрова, или строительнымъ матеріаломъ, какъ это часто бываетъ съ барками. Я очень извиняюсь, что обратилъ ваше вниманіе на

эту деталь. Здѣсь сибиряки говорили, что на насъ смотрятъ какъ на людей 3-го сорта, и что на насъ мало обращаютъ вниманія, но я скажу, что на насъ уже теперь обращаютъ вниманіе, какъ на людей 5-го сорта и съ нами совершенно не считаются. Вологодская губернія занимаетъ площадь, равную нѣкоторымъ государствамъ Западной Европы, и Вологодское Чрезвычайное Губернское Земское Собраніе единогласно высказалось за эту дорогу, но съ этимъ голосомъ, повидимому, не считаются. Поморское Общество высказалось за эту дорогу.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Я очень прошу васъ не повторяться.

А. А. Борисовъ. Я позволю себѣ еще привести голосъ Архангельскаго мужичка, которому уже 60 лѣтъ, но, не взирая на это, онъ отправился добровольцемъ въ дѣйствующую армію.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Вы въ прошлый разъ по поводу этой дороги говорили 50 минутъ, и мы получили отъ нѣсколькихъ Комитетовъ заявленіе, что мы вамъ слишкомъ много даемъ говорить. Вы у насъ гость, и мы съ большимъ интересомъ васъ выслушали прошлый разъ, но я попрошу васъ быть по возможности краткимъ, такъ какъ у насъ мало времени.

А. А. Борисовъ. Я только прошу разрѣшенія прочитать это письмо (читаетъ): „Подай Богъ, чтобы правительство немедленно, теперь же, принялось за постройку дороги отъ Оби къ Котласу. Объ этомъ хлопотали гр. Витте и другіе люди съ государственнымъ умомъ, но нѣмцы имъ все мѣшали и теперь хлопочутъ о постройкѣ дороги съ Оби-Урала на Архангельскъ къ замерзающему Бѣлому морю, гдѣ намъ готовятъ могилу. Да не будетъ такъ по желаніямъ нѣмцевъ. Просыпается сказочный русскій Илья-Муромецъ. Всѣ преимущества постройки дороги Сорока—Емца—Котласъ—Обь при сліяніи Иртыша очевидны". Я, господа, тоже мужикъ, я до 19-ти лѣтъ жилъ въ деревнѣ самымъ обыкновеннымъ простымъ парнемъ. Я, господа, пахалъ землю, косилъ сѣно, рубилъ дрова...

Баронъ **Г. Х. Майдель.** При всемъ интересѣ къ вашей біографіи, я долженъ замѣтить, что это прямого отношенія къ вопросу не имѣетъ.

А. А. Борисовъ. Я просто хотѣлъ сказать, что я по этому очень хорошо знаю, когда и какъ вывозится лѣсъ (бревна и дрова). Засимъ я еще разъ обращаю ваше вниманіе, какое преимущество это дорога имѣетъ передъ Бѣломорской дорогой, и если вы у

поставили въ первую очередь, то мнѣ казалось бы естественнымъ, чтобы и эта была поставлена въ ту-же очередь. Еще разъ повторяю вамъ, господа, что 2-й Департаментъ отнесся къ моимъ доводамъ весьма сочувственно. Я не долженъ утруждать вашего вниманія чтеніемъ 13-ти параграфовъ, въ которыхъ изложены всѣ преимущества этой дороги. Я вижу, что почтенное Собраніе устало и не желаетъ выслушивать моихъ доводовъ. Я скажу только, что 2-ой Департаментъ отнесся къ нимъ сочувственно и сказалъ, что проектъ этой дороги является существеннымъ и долженъ быть принятъ во вниманіе при сооруженія Сѣверо-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ. Посмотрите на эту карту, здѣсь допущены большія ошибки, напримѣръ тутъ не нанесена р. Вычегда. Она проведена только до Усть-Сысольска. Если же продолжить ее дальше на востокъ, то получится короткій перерывъ между Сибирью и Европейской Россіей, и, конечно, передача по желѣзной дорогѣ была бы небольшая, много грузовъ пошло бы водой, что, несомнѣнно, развило бы экспортъ Сибири и, въ то же время, сократило бы цѣны противъ теперешнихъ. Я, господа, кончаю, хочу прибавить только одно: конечно, вы сегодня хозяева положенія, вы произнесете свой приговоръ; правда, приговоръ этотъ будетъ неокончательнымъ, но это будетъ вашъ приговоръ, который будетъ записанъ здѣсь и войдетъ въ исторію желѣзнодорожнаго строительства. Будемъ помнить, господа, что мы дадимъ отчетъ его высокопревосходительству господину народу. Будемъ помнить, господа, что мы должны будемъ дать отчетъ передъ Богомъ, а кто въ Бога не вѣритъ, надъ тѣмъ произнесетъ свой приговоръ исторія.

Д. Я. Поповъ. Вопросъ о желѣзныхъ дорогахъ на сѣверѣ долженъ обсуждаться въ плоскости того, насколько эти дороги могутъ использовать лѣса. Какъ извѣстно, по экспорту лѣса на міровой рынокъ Россія занимаетъ первое мѣсто. Ея вывозъ лѣса составляетъ $10^0/_0$ всего вывоза, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, наблюдается у насъ чрезвычайно слабая эксплоатація лѣсовъ. По даннымъ 1913 года валовая доходность съ лѣсовъ выразилась съ десятины въ 54 коп., а чистый доходъ въ 18 коп. Такъ какъ лѣса на сѣверѣ составляютъ казенныя владѣнія, то эта цифра показываетъ, насколько слабо развито у насъ лѣсное дѣло, и какъ мало казна получаетъ отъ лѣсовъ. Я долженъ сказать, что въ Пруссіи каждая десятина лѣсной площади даетъ возможность получить 23 рубля. Наши нѣкоторыя губерніи, какъ напримѣръ Люблинская и Сувалк-

ская превышаютъ эту цифру. Я хочу обратить Ваше вниманіе на то, что если бы мы получали 23 р. съ десятины, какъ въ Пруссіи, то валовой доходъ Россіи выразился бы въ гигантской цифрѣ, въ 8 милл. рублей. Я говорю не къ тому, чтобы упрекнуть Лѣсное вѣдомство, но чтобы показать, какъ слабо поставлено у насъ лѣсное дѣло. Слѣдовательно, его нужно улучшить, для этого же лучшимъ средствомъ можетъ служить проведеніе желѣзныхъ дорогъ, которыя будутъ часть лѣсныхъ грузовъ перебрасывать, создавать на мѣстахъ такіе центры, гдѣ лѣсъ могъ бы перерабатываться въ разные техническіе продукты. Сѣверъ Россіи, въ частности 3 губерніи, Архангельская, Вологодская и Олонецкая, занимаютъ площадь около 30 тысячъ десятинъ лѣса, если доходность съ нихъ увеличить, хотя бы и не въ той мѣрѣ, какъ въ Пруссіи, а меньше, то казна получила бы громадный доходъ. Что же препятствуетъ этому? А то, что мы чрезвычайно нераціонально используемъ нашъ лѣсъ, который въ настоящее время идетъ только по р. Камѣ— всѣ-же остальные способы вывоза почти недоступны.

По моимъ наблюденіямъ въ продолженіе 20-ти лѣтъ изъ Соль-Вычегодскаго уѣзда очень мало вывозилось даже дровъ. Люди свѣдующіе говорятъ, что доходность отъ лѣса можно очень повысить Такимъ образомъ лѣса могли бы дать ежегоднаго отпуска 16 милл. саженъ безъ всякаго ущерба для себя. Это мнѣніе Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ. Лѣсное Вѣдомство полагаетъ слѣдущее: (Читаетъ). Такимъ образомъ, при раціональной постановкѣ дѣла, сѣверная лѣсная площадь можетъ дать 577 милліоновъ пудовъ одного груза. Если мы предположимъ, что этотъ грузъ пойдетъ не по желѣзной дорогѣ, а по сплавнымъ рѣкамъ, что является наиболѣе выгоднымъ для эксплоатаціи лѣсовъ (предположимъ, что по желѣзной дорогѣ пойдетъ только 25%), но и тогда получимъ грузъ въ 165 милл. пудовъ (читаетъ, приводитъ цифры), эти 577 милл. пудовъ приходятся на одну площадь, которая находится по системѣ рѣкъ Двины и Вычегды. Теперь перейду къ тому, что можетъ дать государству Обь-Котласская желѣзная дорога. Я думаю, что она не будетъ имѣть только мѣстное значеніе, а значеніе и государственное, потому что она можетъ увеличить экспортъ лѣса. Я позволилъ себѣ привести мнѣніе свѣдущихъ людей, выраженное въ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, мнѣніе о томъ, что желѣзныя дороги больше всего способствуютъ раціональному использованію лѣсовъ. Я, господа, не спе-

ціалистъ, не желѣзнодорожникъ, и потому я буду говорить, ссылаясь на тѣ авторитеты, которые въ этомъ дѣлѣ опытны. Въ журналѣ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ есть мнѣніе представителя лѣсного вѣдомства Назарова такое: (читаетъ). Вотъ въ этой плоскости я хочу доказать значеніе этой линіи. Эта линія идетъ не параллельно Вычегдѣ, а пересѣкаетъ ее. Вычегда не такъ пряма, чтобы можно было желѣзной дорогѣ идти параллельно съ нею кромѣ того, въ нее впадаетъ множество рѣчекъ и всѣ онѣ находятся въ мѣстахъ чрезвычайно мощнаго произрастанія лѣса. Начиная съ конца трассы этой желѣзной дороги, которая проходитъ Усть-Сысольскій уѣздъ, въ систему рѣкъ Двины и Вычегды впадаетъ множество притоковъ. Названія ихъ, господа, вамъ ничего не говорятъ, но лѣсопромышленники знаютъ, какъ богаты лѣсомъ берега этихъ рѣкъ и какъ много онѣ сплавляютъ въ Архангельскій портъ. Такъ какъ эта линія пересѣчетъ эти рѣки немного выше, то все сырье пойдетъ сплавомъ, а на мѣстахъ пересѣченія возможно будетъ создать древообрабатывающіе заводы. Такимъ образомъ здѣсь возможно будетъ постоянно сплавлять лѣсъ и возможно будетъ создать ту древообрабатывающую промышленность, въ которой Россія такъ нуждается и которая могла бы дать чрезвычайное увеличеніе лѣсного дохода и мощный отпускъ лѣса за-границу, въ которомъ теперь такая нужда на міровомъ рынкѣ. Этотъ вывозъ помогъ бы намъ также сбалансировать нашъ бюджетъ. По всему этому я думаю, что линія Обь—Котласъ съ точки зрѣнія эксплоатаціи лѣсовъ заслуживаетъ самаго серьезнаго вниманія. Она можетъ перебрасывать и обработанные лѣсные продукты съ Оби. Здѣсь говорилось о Бѣломорской линіи. Конечно, для Сибири, чѣмъ больше линій, тѣмъ лучше, но обратите пожалуйста вниманіе на карту и вы увидите, что на томъ пространствѣ, которое находится между зелеными линіями сѣвера и красными юга, находится громадная площадь, гдѣ нѣтъ дорогъ. Вотъ тамъ-то и нужны дороги, потому что лѣсное наше хозяйство чрезвычайно въ нихъ нуждается и безъ нихъ оно будетъ въ такомъ-же стѣсненіи, какъ было до сихъ поръ, и будетъ давать ту же доходность и тотъ же отпускъ лѣса. Нужно еще замѣтить, что до сихъ поръ у насъ нѣтъ никакой раціональной обработки лѣсныхъ матеріаловъ. Въ 1913 году мы изъ-за-границы получили на 57 милл. рублей бумаги, часть которой шла изъ Швеціи, которая пользовалась нашими сырыми продуктами, перерабатывала ихъ и возвращала намъ. Должно же

начаться время, когда мы перейдемъ сами на обрабатывающую промышленность. Я не касаюсь уже того, что этотъ край имѣетъ мощный земельный фондъ для колонизаціи. Объ этомъ я уже говорилъ, когда разсматривался вопросъ о проведеніи Обь—Бѣломорской дороги, и тогда было признано, что дорога эта можетъ развить лѣсное хозяйство на сѣверѣ. Скажутъ, что эта дорога проходитъ по пустынѣ, гдѣ на протяженіи сотенъ верстъ нѣтъ живого человѣка, и что создать тамъ обрабатывающую промышленность при отсутствіи колонизаціи едва ли возможно, что сначала нужно найти людей. Между тѣмъ по рѣкѣ Вычегдѣ населеніе уже 300 лѣтъ живетъ и занимается земледѣліемъ. Такихъ опытныхъ рабочихъ не даетъ никакой другой уѣздъ, такъ что кадръ рабочихъ для будущихъ Соль-Вычегодскихъ заводовъ имѣется на лицо. Правда, тамъ нѣтъ квалифицированныхъ рабочихъ, рабочихъ технически-образованныхъ, которые могли бы приняться за дѣло обрабатывающей промышленности, но это уже не такая бѣда, и эти же самые рабочіе могутъ составить кадръ техническихъ рабочихъ. Я думаю, что дорога имѣетъ не мѣстное, а чисто государственное значеніе, и было бы чрезвычайной ошибкой, если мы поставимъ эту дорогу не въ первую очередь, а въ третью. Сѣверъ Россіи нуждается въ использованіи лѣсовъ, и было бы актомъ несправедливости для мѣстнаго населенія и ошибкой государственной оставить эту полосу земли безъ всякаго пути. Поэтому я прошу настоящее Собраніе включить эту дорогу въ первую очередь.

А. А. Скороходовъ. Я не утруждалъ бы вашего вниманія, если бы эти сѣверныя дороги не имѣли выхода въ нашу Сибирскую рѣку Обь. Напомню вамъ два историческихъ факта, прошлаго и настоящаго времени. Прошлаго это тотъ, что была попытка дать выходъ сибирскому хлѣбу проложеніемъ трассы № 17 на сѣверъ и одновременно постройкой желѣзной дороги на Котласъ. Что же случилось? То, что первые 1½ милл. пудовъ, привезенныхъ въ Котласъ, уперлись въ Сѣверную Двину, а затѣмъ въ Архангельскій портъ, и не только пролежали до слѣдующей навигаціи, но часть ихъ ушла потомъ обратно по желѣзной дорогѣ, отчасти въ Рыбинскъ, а отчасти въ Балтійскіе порты. Слѣдовательно, намъ упираться въ Бѣлое море было бы старой ошибкой. Какъ только начали строить желѣзную дорогу на Мурманъ, къ незамерзающему порту, наша сибирская мысль удивилась и наши надежды окрылились. Вы слышали здѣсь о томъ, что мы пробиваемъ себѣ дорогу къ такимъ пу-

тямъ, какъ Сѣверный Ледовитый Океанъ. Къ этому заставляетъ насъ необходимость. Естественно, что намъ хочется, чтобы эта мѣстная Обь-Котласская желѣзная дорога была бы осуществлена. Я не буду говорить о государственныхъ преступленіяхъ и ошибкахъ, всѣ эти громкія слова ни къ чему; скажу только, что мы въ данномъ случаѣ принципомъ нашей работы ставили наибольшее использованіе мѣстныхъ интересовъ. Съ этой точки зрѣнія, если мы поставили Бѣломорскую дорогу въ первую очередь, то нѣтъ никакихъ основаній признать Обь-Котласскую дорогу подлежащей внесенію въ другую. Несправедливо было бы ставить ихъ врозь.

А. Н. Русановъ. Я тоже буду поддерживать Обь-Котласскую дорогу въ первой очереди. Это необходимо съ точки зрѣнія нашего совѣщанія, признавшаго Бѣломорскую дорогу въ первой очереди. Такъ какъ Обь-Котласская дорога представляется спускомъ отъ Бѣломорской дороги, то тѣ доводы, которые были приняты во вниманіе по отношенію къ Бѣломорской дорогѣ, должны быть примѣнены и къ Обь-Котласской. Здѣсь выступаютъ интересы Сибири, которая должна найти выходъ своимъ продуктамъ, а такъ какъ весь экспортъ Сибири по конструкціи желѣзнодорожнаго плана исключительно направленъ на Петроградъ и Москву, то врядъ ли Совѣщаніе не согласится на первоочередность этой дороги. Здѣсь какъ разъ будутъ находиться причины, почему ни Сибирь, ни Востокъ не могутъ приносить Государству тѣ огромныя доходы, которые они могли бы дать, потому что центръ и Правительство не даетъ Сибири именно того, что можетъ поднять ея производительныя силы. Какъ разъ эта желательная дорога должна поднять производительныя силы и дать выходъ сельско-хозяйственной промышленности, выходъ по Западной Сибири, что, конечно, можетъ покрыть всѣ затраты сооруженія, [illegible]

В. Н. Вольтманъ. Прошлый разъ я не имѣлъ возможности доложить свой проектъ, потому что былъ стѣсненъ пятью минутами. Докладываю теперь о существѣ Обь-Котласской жел. дор. Возвращаться къ тѣмъ принципамъ, на которыхъ я базировалъ свои доводы, не представляется возможнымъ, а поэтому я буду говорить въ предѣлахъ тѣхъ рамокъ, которыя фактически создавались. Господа, вѣдь, если начать съ Сибири, то мы многое уже ставили въ первую очередь. Сибирь слишкомъ велика; она имѣетъ 4000 вер. разстоянія отъ Алтайскаго хлѣбороднаго района. Это не такой районъ, который можно утилизировать для перевозки хлѣба, и обыкновенно прихо-

дится вывозить его черезъ Вятку—Котласъ. Вопросъ является въ томъ, что пунктъ примыканія къ Оби долженъ быть близокъ. Какой же портъ для этого годится? Одни говорятъ, что Котласъ, а другіе говорятъ—Мурманъ. Какой главный объектъ вывоза черезъ Обь—Бѣломорскую и Обь-Котласскую дороги? Конечно, хлѣбъ въ томъ или другомъ видѣ. Когда хлѣбъ появится на станціи отправленія или на пристани на Оби? Само собою разумѣется, если Вы хотите хлѣбъ вывозить по рѣкѣ Оби, то онъ появится не въ періодъ сбора, а зимой. Онъ будетъ привезенъ къ пристани и появится въ апрѣлѣ или маѣ мѣсяцѣ въ зависимости отъ навигаціи. Засимъ въ пунктѣ примыканія дороги къ Оби онъ появится въ концѣ іюля или въ августѣ и далѣе будетъ привезенъ въ портъ. При чемъ тутъ незамерзаемость, когда почти всѣ мѣсяца можно утилизировать. Значитъ, краткость имѣетъ рѣшающее значеніе. Если же рѣчь идетъ относительно того, чтобы непосредственно послѣ сбора урожая вывозить хлѣбъ, то, конечно, ни одна изъ этихъ дорогъ этого не сдѣлаетъ, а сдѣлаетъ, при извѣстныхъ условіяхъ, именно линія Пермь-Котласская, или, какъ говорилъ А. А, Бубликовъ—линія на Мурманъ. Вѣдь несчастье въ томъ, что, если вывозить хлѣбъ непосредственно послѣ урожая, то Сибирь имѣетъ 4000 верстъ. Въ этомъ параличъ перевозки. Такимъ образомъ, одинъ и тотъ же объектъ перевозка хлѣба—нисколько не боится замерзанія порта, но этотъ объектъ удовлетворяется лучше и болѣе существенно Обь-Бѣломорской дорогой. Разница между Мурманомъ и Архангельскомъ очень существенная. Я не отрицаю огромнаго значенія Мурмана, но только, если онъ незамерзающій портъ. По поводу Котласа А. А. Бубликовъ сказалъ, что это есть форма государственнаго страхованія и она, какъ всякое страхованіе, конечно, необходима. Но Мурманъ какъ отдаленный портъ—это резервный портъ, который будетъ въ извѣстныхъ случаяхъ необходимымъ, какъ теперь, во время несчастій, переживаемыхъ Россіей. Такимъ образомъ, интересы Сибири, казалось бы, по всей справедливости, наиболѣе раціонально обслуживаются именно Бѣломорской дорогой, и въ этомъ отношеніи созданіе Обь—Котласа ничего новаго не даетъ. Я надѣюсь, что нѣтъ предположенія, что отъ Оби хлѣбъ будетъ вывозиться въ Петроградъ или въ Москву, потому что если бы объ этомъ шла рѣчь, то, конечно (если онъ вывозится не за-границу) онъ пойдетъ по сѣвернымъ существующимъ магистралямъ.

Само собой разумѣется, что и въ отношеніи Сибирскихъ лѣ-

совъ существуютъ тѣ же самыя соображенія и даже болѣе существенныя. Сибирскія лѣса могутъ вывозиться только по наиболѣе кратчайшему направленію—по Урало-Бѣломорской жел. дорогѣ, и въ этомъ отношеніи Объ-Котласская, которая огибаетъ и даетъ болѣе длинное разстояніе къ Архангельскому и къ другому порту есть искаженіе идеи. Какъ уважаемый отецъ Поповъ, такъ и художникъ Борисовъ говорили, главнымъ образомъ, относительно мѣстныхъ интересовъ. Я не въ правѣ говорить о необходимости культурной цѣли этой желѣзной дороги, такъ какъ это не входитъ въ мою компетенцію, но въ отношеніи лѣсопромышленности я позволю себѣ сказать слѣдующее. Художникъ Борисовъ установилъ, какая огромная пустота лежитъ между зеленой линіей и красной. Само собой разумѣется, пустота очень велика, но эта пустота въ настоящее время рѣшеніемъ Военно-Промышленнаго Комитета ослаблена, потому что послѣ того, какъ была принята, какъ линія первоочередная—Котласская или Пермская линія—въ этомъ отношеніи пустота является не столь разительной, и коэффиціентъ насыщенности является не совсѣмъ неиспользованнымъ. Во-вторыхъ, говорятъ, что, все-таки, лѣса вывозились по Вычегдѣ. Но куда. Вычегда есть районъ Архангельска. Что касается древообдѣлочной промышленности, то я позволю себѣ сказать слѣдующее. Котласъ охватываетъ лѣсные массивы, такъ почему же въ немъ нѣтъ древообдѣлочной промышленности. Вотъ этотъ фактъ очень разителенъ. Въ самомъ дѣлѣ: пересѣкается мощнѣйшій районъ, обслуживаемый водными путями и, все-таки, древообдѣлочной промышленности тамъ нѣтъ. Происходитъ ли это отъ невозможности устроить тамъ древообдѣлочную промышленность, или просто потому, что торговые интересы заставляютъ древесину идти въ Архангельскъ, и въ этомъ отношеніи желѣзная дорога (поскольку она соприкасается съ Вычегдой и притоками) ничего новаго не дастъ? Но не нужно забывать, господа, еще объ общемъ планѣ. Съ этой точки зрѣнія я считаю, что Военно-Промышленный Комитетъ создалъ весьма раціональное положеніе. Если вы обратите вниманіе на линію Архангельскъ — Вологда и Вологда — Пермь, которыя сегодня прошли, Пермь —Печора, Урало-Бѣломорская дорога, то вы увидите идеальной формы прямоугольникъ. Конечно, это условія наиболѣе раціональныя. Теперь какъ же этотъ прямоугольникъ утилизировать, какія трассы проектировать дальше? Діагональная трасса уже исторически создается—это линія Пермь—Кот-

ласъ—Сорока и далѣе. Такъ неужели при этой трассѣ вы считаете нужнымъ еще проводить Обь-Котласскую желѣзную дорогу? Есть одно обстоятельство, котораго я не могу не коснуться и которое можетъ существенно повлiять на проектъ и на проектированныя трассы на сѣверѣ вообще. Дѣло въ томъ, что случайно мы упомянули, что мы идемъ въ нефтеносный районъ. Я говорю объ Ухтѣ. Съ научной точки зрѣнiя я ее не знаю; я вѣрю тому, что тамъ есть нефть, но я вѣрю и тому, кто говоритъ, что тамъ ея нѣтъ; Министерство Торговли интересуется этимъ райономъ и говоритъ, что его нужно обставить условiями промышленной работы. Мы проводили принципъ практичности. Есть лица въ Министерствѣ Торговли, которыя говорятъ, что нефть есть, но это можетъ самымъ радикальнымъ образомъ измѣнить всѣ проекты на сѣверѣ, можетъ существеннѣйшимъ образомъ потребовать проведенiя отъ Ухтинскаго района отвѣтвленiя на Вятку, или на Котласъ для того, чтобы снабдить этой нефтью Архангельскъ, Сибирь, Уралъ, Вятскiй районъ и Москву, потому что Москва связывается теперь съ Вяткой. Я не призываю къ такому рѣшенiю, но лишь указываю на это обстоятельство, которое нужно принять только къ свѣдѣнiю. Я считаю Ухту terra incognita. Что касается другого соображенiя А. А. Борисова о соединенiи съ Петроградомъ, то я не понимаю его: Вѣдь линiя Котласъ—Свирь отвергнута Военно-Промышленнымъ Комитетомъ, и поэтому не можетъ императивно требовать продолженiя, а, слѣдовательно, соединенiе съ Петроградомъ само собою отпадаетъ. Здѣсь есть существенное возраженiе: говорятъ, что непремѣнно нужно снабдить лѣсомъ внутреннiе Россiйскiе рынки. Совершенно правильное соображенiе, но обратимъ вниманiе на то, что призналъ Военно-Промышленный Комитетъ для рѣшенiя этого вопроса, а именно, что прежде всего линiя Пермь—Печора имѣетъ цѣлью совершенно правильное практическое соображенiе—снабдить печерскими лѣсами извѣстный районъ. Районами снабженiя будутъ Уральскiй, южный и, кромѣ того, сѣверо-восточная уральская дорога, которая будетъ обслуживать лѣсомъ не только южныя его части и Туркестанъ, но и Москву, потому что Екатеринбургъ есть ближайшiй путь съ Урала на Москву. Я сторонникъ конкуренцiи, но при наличности Бѣломорской ж. д., Обь-Котласской желѣзной дорогѣ нечего будетъ дѣлать, а потому требованiе, чтобы линiя Обь-Котласъ была поставлена въ первую очередь, является совершенно нерацiональнымъ.

А. А. Бубликовъ. Идетъ послѣдняя дорога: Обь—Котласъ.

П. Ф. Ломовицкій. Проектъ линіи Обь-Котласской жел. дороги, какъ для Сибири, такъ и для Европейской Россіи является кратчайшимъ разстояніемъ и, какъ таковое, создаетъ условія для болѣе регулярныхъ взаимоотношеній. Здѣсь указывалось исключительно только на вывозъ лѣса и, отчасти хлѣба. Не нужно забывать, что въ настоящее время Сибирь буквально задыхается отъ продуктовъ своего производства, главнымъ образомъ, хлѣба, мяса и др. Тяга изъ Европейской Россіи—переселеніе—съ каждымъ годомъ увеличивается и, безусловно, населеніе Сибири еще увеличится. Куда же дѣвать продукты производства? Давно уже Сибирь помышляетъ о томъ, чтобы тотъ хлѣбъ, который имѣется у нея въ большомъ количествѣ, отправлять заграницу. Эта линія представитъ самый ближайшій выходъ заграницу. Это одно положеніе. Другое положеніе состоитъ въ томъ, что до послѣдняго времени изъ Сибири каменный уголь не вывозили. Пришла нужда, и въ настоящее время готовятся вывезти черезъ Томскъ. При всѣхъ недочетахъ, при необорудованныхъ путяхъ сообщенія его везутъ, по преимуществу, на Уралъ. Естественно, что, если Томскъ соединятъ съ Самарой, то это будетъ и водный, и желѣзнодорожный путь, и это будетъ въ высшей степени выгодно, какъ для Сибири, такъ и для Европейской Россіи, а также и для заграницы. Поэтому я настаиваю на томъ, чтобы эта линія была принята въ первую очередь.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Ко мнѣ обратился одинъ изъ нашихъ гостей съ просьбой разрѣшить ему сдѣлать сообщеніе о Бѣломорской дорогѣ.

А. Е. Богдановскій. Я беру въ широкомъ смыслѣ, потому что и та, и другая дорога можетъ называться Обь-Бѣломорской.

Голоса. Мы уже слышали это.

А. Е. Богдановскій. Я постараюсь быть очень краткимъ.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Обращаюсь къ собранію съ вопросомъ: желательно или нѣтъ г. г. присутствующимъ выслушать это сообщеніе Предлагаю желающимъ выслушать—встать. Къ сожалѣнію, нѣтъ никого.

Д. Я. Поповъ. Мы слышали здѣсь, что древообрабатывающая промышленность не можетъ создаться на рѣкѣ Вычегдѣ потому, что аналогично этому, она не создалась въ Котласѣ. Какъ можетъ создаться древообрабатывающая промышленность безъ желѣзной дороги въ томъ краѣ, который, начиная съ сентября мѣсяца и до мая,

лишенъ всякаго сообщенія? Наша промышленность шла по линіи наименьшаго сопротивленія, и заводовъ, обрабатывающихъ дерево, имѣется въ настоящее время только одинъ. Для чего было лѣсопромышленникамъ идти на этотъ рискъ, вводя новое дѣло, вкладывать огромные капиталы, когда они могли кругляками вывозить съ сѣвера сливки сырья, какъ говорится въ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ. Поэтому, эта мѣрка примѣнима одинаково и къ Обь-Бѣломорской и Обь-Котласской линіямъ, но разница заключается въ слѣдующемъ: въ то время, какъ по Обь-Котласской линіи рѣки имѣютъ направленіе къ желѣзной дорогѣ, на Бѣломорской линіи, проходящей по водораздѣлу, почти всѣ рѣки имѣютъ направленіе отъ дороги, а слѣдовательно, сырья сплавнымъ путемъ отправлять нельзя.

Обрабатывающую промышленность, при подвозѣ лошадьми, при неимѣніи осѣдлаго населенія, при необходимости создать кадръ рабочихъ, тоже наладить очень трудно. Я думаю, что это не можетъ у васъ вызывать никакихъ сомнѣній. Поэтому я и хотѣлъ сказать, что обрабатывающей промышленности, какъ въ Котласѣ, такъ и по Вычегдѣ и на Двинѣ до тѣхъ поръ не будетъ, пока этотъ районъ не пересѣчетъ жел. дорога, которая бы могла вывозить продукты обработки дерева по желѣзнодорожной линіи, оставляя кругляки. Вѣдь Архангельскъ отъ этого нисколько не пострадаетъ. Лѣсопильные заводы не могутъ достать необходимые матеріалы не потому, что ихъ нѣтъ, а потому, что чрезвычайно трудно ихъ привозить, потому что въ лѣсномъ вѣдомствѣ торги устраиваются за нѣсколько мѣсяцевъ, да и вообще есть много причинъ, которыя препятствуютъ полному оборудованію тѣхъ заводовъ, которые имѣются въ Архангельскѣ. Такъ что когда здѣсь говорилось о томъ, что Архангельскъ есть оборудованный портъ, что тамъ много пристаней, то, увѣряю васъ, что Архангельскъ своего значенія не потеряетъ: всѣ пристани у него заполнены судами, и то количество лѣса, которое идетъ кругляками, оно будетъ идти даже при существованіи желѣзной дороги и ничѣмъ не отразится на количествѣ лѣсныхъ матеріаловъ, которое можетъ дать сѣверъ. Теперь, какъ извѣстно, берутся сливки сырья, а все остальное колоссальное количество лѣса въ дровахъ и прочемъ стоитъ на мѣстахъ и ждетъ того предпринимателя, который затратилъ бы капиталъ и создалъ бы здѣсь древообрабатывающую промышленность.

Н. В. Преображенскій. Бѣломорская и Обь-Котласская дороги, которыя предлагаютъ сейчасъ, началомъ имѣютъ Обь. Задача состоитъ въ томъ, чтобы соединить Европу съ Азіей линіей, которая примыкаетъ къ Оби одинаково, какъ по первому проекту, такъ и по второму. На картѣ немножко иначе указано, но проводились прямыя линіи, не имѣя въ виду подробностей. Главный объектъ этой дороги— лѣсопромышленность. Членъ Гос. Думы Поповъ и В. Н. Вольтманъ высказывались по этому вопросу, и мнѣ на немъ останавливаться не приходится. Но позвольте обратить ваше вниманіе на то, что Бѣломорская дорога имѣетъ назначеніе пересѣчь Печору и Мезень посрединѣ. Но и Печора и Мезень имѣютъ направленіе отъ Котласа южнѣе и потому, согласитесь сами, можетъ ли казаться нормальнымъ, чтобы лѣсъ сплавлять черезъ Печору, черезъ печорскіе порты вверхъ по теченію. Морское судно въ устье рѣки зайти не можетъ, и такой портъ большого развитія, въ силу своего географическаго положенія, пріобрѣсти не можетъ, именно потому, что приходится дѣлать перегрузку при посредствѣ баржей. Мезень точно такъ же не можетъ принять эти грузы по той же причинѣ, придется этотъ лѣсъ или бросить, или создавать подъѣздные пути къ этой магистрали. Тутъ намъ сказали, что Котласъ и Архангельскъ у насъ какъ бы сдавили, что грузъ идетъ не по кратчайшему направленію, а тамъ, гдѣ больше удобствъ, и хотя Котласъ по сравненію съ Сибирью составляетъ кратчайшее разстояніе, тѣмъ не менѣе сибирскій хлѣбъ тяготѣлъ больше къ Виндавѣ. Членъ Государственной Думы Поповъ говоритъ, что въ Котласѣ были такіе случаи, что хлѣбъ вывозился обратно. Да, были такіе случаи, но это не потому, что Двина не могла принять и вывезти, а вслѣдствіе неурожая на югѣ. Архангельскъ оборудованъ прекрасно и вполнѣ заслуживаетъ названія первокласснаго хорошаго порта. Я позволю себѣ просить Собраніе соединить Архангельскъ съ Сорокой. Поверстное разстояніе уже разбиралось и получается разница всего на 90 верстъ.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Это уже обсуждалось.

Н. В. Преображенскій. Емцы отстоятъ отъ Архангельска всего въ 162 верстахъ. Архангельскій портъ можетъ обслуживать свободно до января мѣсяца, а были случаи, когда онъ обслуживалъ и дольше. Сибирь могла предложить хлѣбъ за-границу только въ маѣ, іюнѣ, или іюлѣ. Тамъ уже свой урожай, тамъ онъ уже не нуженъ, да къ тому же и Двина въ это время не замерзши.

Идущія съ сибирскимъ хлѣбомъ въ текущемъ году баржи спускались въ сентябрѣ мѣсяцѣ, а въ Пермь попадутъ только въ маѣ или іюнѣ: Это побуждаетъ позаботиться о надлежащей дорогѣ, какъ провести дорогу къ сѣверу, къ намѣченной здѣсь линіи Я позволю себѣ обратить вниманіе на то, что Бѣломорская дорога (не слышно) . . она уже обозначена. Нужно принять въ соображеніе экономическія и топографическія условія . . . Былъ предложенъ проектъ Котласской желѣзной дороги. Его никто не внесъ изъ представителей Областныхъ Комитетовъ, его внесъ почетный гость —художникъ Борисовъ . (не слышно). Хорошъ или дуренъ этотъ проектъ, я не берусь судить, я какъ человѣкъ близко знакомый съ мѣстностью, его обрисовалъ, а теперь предоставляю Вамъ разрѣшить самимъ.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Мы съ большимъ вниманіемъ выслушали рѣчь о соединеніи Котласъ и Оби, но по этому вопросу уже было достаточно преній . . . Не найдетъ ли собраніе возможнымъ ограничить пренія ораторовъ 3 минутами, и прекратить запись ораторовъ (Голоса: прекратить запись).

Принимается предложеніе объ ограниченіи преній или нѣтъ? (Голоса: „Просимъ, просимъ").

Голосъ. Я прошу слова.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Я не разрѣшаю.

Голосъ. Я хотѣлъ внести еще одно предложеніе. Надо было ранѣе предупредить.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Новыхъ направленій дорогъ мы сейчасъ не можемъ разсматривать. Это совершенно невозможно. Я выражаю общее мнѣніе собранія, что обсуждать теперь новыхъ дорогъ мы не имѣемъ возможности.

Голосъ. Въ началѣ было сказано, что въ концѣ засѣданій будетъ дана возможность вносить предложенія по тѣмъ дорогамъ, которыя не внесены въ списокъ, въ схему, и не будутъ ограничены срокомъ.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Мы обсудили 32 дороги, которыя не были внесены въ программу. И сегодняшній вечеръ мы посвятили тѣмъ дорогамъ, которыя не были внесены въ программу. Сейчасъ ихъ разсматривать невозможно, теперь списокъ ораторовъ законченъ, а послѣ только будутъ поправки. Слово принадлежитъ Ю. И. Успенскому.

Ю. И. Успенскій. Мы здѣсь стоимъ на неправильной точкѣ зрѣнія,

когда противуставляемъ вопросъ о линіяхъ Котласъ-Обь и Бѣломорской. У той и у другой линіи самостоятельная задача, разныя идеи. Для меня казалось бы болѣе правильнымъ поставить ихъ въ одну и ту же линію: разъ Бѣломорская въ первую очередь, то и Котласская не должна итти по второй. Здѣсь много говорили о лѣсѣ, объ обрабатывающей промышленности и т. д. Но это все не то. То, что дорога идетъ параллельно Вычегдѣ, это мнѣ не нравится: тутъ надежда на лѣсъ не оправдывается. Несмотря на это, я все-таки поддерживаю ее, какъ первоочередную дорогу, т. к. вижу въ ней большую идею, которую выдвигаютъ сибиряки. Если мы посмотримъ на карту, если мы какъ слѣдуетъ упремъ дорогу въ Обь, чего какъ разъ не дѣлалъ Борисовъ, возьмемъ немножко ниже сліянія Оби съ Иртышомъ, упремъ въ нее въ другомъ мѣстѣ, то увидимъ, что это направленіе легко продолжить на Томскъ съ одной, а съ другой—на Архангельскъ-Петроградъ. Мы получимъ такимъ образомъ, дѣйствительно, кратчайшее соединеніе центра Сибири съ моремъ или съ Архангельскомъ или съ Петроградомъ. Вотъ это будетъ коренная задача, ради которой можно будетъ въ первое время пойти на рискъ—построить Котласъ-Обь, хотя можетъ быть въ смыслѣ экспорта лѣса она будетъ не совсѣмъ удовлетворительна, но съ тѣмъ опять-таки расчетомъ, что мы непремѣнно доведемъ ее до Центральной Сибири. Тогда создадимъ ту нужную, хорошую и важную идею, которую сибиряки такъ давно уже добиваются. Съ этой точки зрѣнія я просилъ эту линію поставить въ одну очередь съ Бѣломорской, которая имѣетъ свои отрицательныя стороны, но больше положительныхъ сторонъ. Мы съ нею покончили. Я прошу поставить ее въ одну очередь, т. е. въ первую.

А. А. Борисовъ. Уважаемый ораторъ Преображенскій сказалъ, что эта дорога не обсуждалась Комитетами. Это не совсѣмъ вѣрно: она обсуждалась въ Московскомъ Комитетѣ и была принята единогласно, засимъ, что касается навигаціи Бѣлаго моря, то я внесу тутъ маленькую поправку: въ Бѣл. море до января мѣс. не попадаютъ пароходы съ пшеницей. Грузы помимо задержки пути обременены пошлиной, которая выходитъ до 20 р. за пудъ. Страховая премія такая: въ іюлѣ 1%, а въ октябрѣ 12%. Вотъ эти данныя показываютъ, какъ увеличиваются затрудненія съ доставкой грузовъ . . . Я ѣхалъ туда съ экспортерами . . . .

Баронъ **Г. Х. Майдель**. Будьте любезны внести практическія поправки.

А. А. Борисовъ. Чтока сается примыканія къ Оби, то Ю. И. Успенскій совершенно вѣрно замѣтилъ, что это примыканіе возможно не въ одномъ мѣстѣ.

Баронъ **Г. Х. Майдель**. Слово принадлежитъ докладчику.

А. А. Бубликовъ. Чтобы возстановить масштабъ, я позволю себѣ замѣтить, что мы намѣтили 3 новыхъ направленія: 1) Южно-Сибирское отъ Байкала до Азовскаго моря. 2) Бѣломорскую дорогу и 3) Пермь-Котласскую. Это все въ первую очередь. Я боюсь, что если будемъ еще создавать 4-й выходъ для Сибири, (я никогда лично на этой почвѣ не стоялъ), то думаю, что найдутся люди, которые будутъ до нѣкоторой степени вправѣ говорить о сибирскомъ засильѣ. Четыре выхода и всѣ одновременно—это едва ли правильное распредѣленіе плана. Несомнѣнно, что бюджетъ нами разрѣшенныхъ дорогъ не блещетъ дивидендами. Если разрѣшить 3 выхода по направленію къ сѣвернымъ портамъ, то этимъ мы дивидендъ еще значительно разжижимъ. Я не представляю себѣ такого Правительства, которое рискнуло бы на такой экспериментъ. Я очень боюсь, чтобы эта постепенность не оттянула на 2-ю очередь какую-нибудь дорогу, хотя бы Южно-Сибирскую. Мнѣ кажется, что эта дорога при всей желательности отодвигается назадъ по сравненію съ Бѣломорской. Я съ трудомъ представляю себѣ, чтобы въ планъ справедливаго распредѣленія сѣти улеглись сразу эти 4 дороги. Я ничего не имѣю противъ этой дороги, но было бы правильнѣе поступить такъ, какъ мы поступили съ выходомъ изъ той же Сибири на Востокъ: признать необходимымъ сдѣлать изысканія. Когда проектировалось соединеніе Вычегодскаго раіона съ Ураломъ при помощи рѣкъ, близко стоящихъ, предполагалось использовать возможность воднаго пути. Дѣло это серьезное, не шуточное, обставлено хорошо. Но я не вижу финансовой возможности расчитывать на одинъ и тотъ же грузъ для 4 выходовъ. Существующіе, правда, перегружены, но едва ли въ первую очередь требуется 4 новыхъ направленія. Я думаю, что если оставаться въ порядкѣ справедливаго распредѣленія плана, то нужно эту дорогу нѣсколько отодвинуть, но не дать этой идеѣ замереть. Я предложилъ бы, чтобы Правительство сдѣлало обслѣдованіе, изысканія, и тогда мы будемъ имѣть возможность ознакомиться основательно съ цифровыми данными, а Правительство получило бы возможность ближе подойти къ этому вопросу. Я сказалъ бы: ни власть законодательная, ни верховное управленіе не могло бы разрѣ-

шить этотъ вопросъ поставить въ первую очередь даже на средства частнаго общества, т. е. къ 1918 году: къ этому дѣлу реально подойти невозможно, потому что нѣтъ никакихъ конкретныхъ матеріаловъ. Ни законопроекта въ Государственную Думу вносить, ни дѣлать представленіе во 2 Департаментъ объ этой дорогѣ нельзя. А чтобы не отправлять ее въ какую-то неопредѣленную даль, я бы предложилъ, чтобы наше Собраніе высказалось за желательность изысканій. Ихъ нѣтъ, потому что ихъ никто не дѣлалъ, какъ я справлялся. Надо, чтобы эти изысканія были непремѣнно произведены. Но тѣмъ самымъ эта дорога не можетъ улечься въ первую очередь, какъ улеглась дорога съ выходомъ другимъ изъ Сибири. У насъ уже есть 4 выхода, а это уже, собственно, будетъ 5-й. Поэтому я считалъ бы правильнымъ поставить эту дорогу во 2 очередь, выразивъ пожеланіе о возможности скорѣйшаго правительственнаго изслѣдованія.

А. А. Борисовъ. Разрѣшите 2 слова. Такое изслѣдованіе сдѣлано...

Баронъ **Г. Х. Майдель.** За исчерпаніемъ всѣхъ преній надлежитъ приступить къ баллотировкѣ. Имѣется 2 предложенія: одна группа предлагаетъ включить линію въ первую очередь, другая— во 2 очередь съ пожеланіемъ правительственныхъ изысканій. Предлагаю на голосованіе: кто за первую очередь—прошу встать. (Пожалуйста, сосчитайте) 10. Теперь обратно: Прошу встать—кто за 2 очередь. 14. Признана 2 очередь.

Голосъ. Позвольте узнать, сколько верстъ?

Голосъ. Тамъ написано: 1202 версты.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Теперь, господа, я думаю, что, если принять второе предложеніе о внесеніи во 2 очередь, то къ этому нужно присовокупить единогласное пожеланіе, чтобы Правительство въ срочномъ порядкѣ приступило къ изысканіямъ этихъ линій. Теперь перейдемъ...

А. А. Борисовъ. Прошу зафиксировать, что за 1 очередь 10 голосовъ, а за 2—14 голосовъ.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Это стенографически записано, все голосованіе будетъ занесено въ протоколъ засѣданія и получитъ широкое освѣщеніе.

Голосъ. Такъ что мое заявленіе будетъ занесено...

Н. А. Петковичъ. Прошу слова.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Пожалуйста.

А. А. Бубликовъ. Балтская вѣтка. Это маленькая вѣтка (пока-

зываетъ по картѣ), такого порядка, которая послѣ разсмотрѣнія линіи въ 1202 версты, какъ-то не укладывается въ наше разсужденіе, совершенно мѣстная линія.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Ее никто не поддерживаетъ, она снимается съ очереди.

Голосъ. Прошу слова.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** По какой линіи?

Н. А. Петковичъ. Я—представитель Балтскаго Комитета. Я извиняюсь передъ почтеннымъ собраніемъ, что занимаю ваше вниманіе такой маленькой линіей. Но я являюсь представителемъ не только Балтскаго Комитета, но и представителемъ 2 общественныхъ организацій — Комитета и Городского общественнаго управленія. Я боюсь, что не въ состояніи буду бороться съ такимъ противникомъ, какъ почтенный докладчикъ, но считаю, что наши мѣстные интересы должны быть выслушаны собраніемъ, разъ наша линія ставится на обсужденіе. Это мѣстная линія, которую докладчикъ даже не потрудился очертить. Дѣло въ слѣдующемъ. Если посмотримъ на карту, то увидимъ, что такъ называемая Юго-Западная проведена такимъ образомъ, что она обошла всѣ культурные города, которые находились на этомъ пути. Представитель Одесскаго Комитета говорилъ, что предполагается проведеніе дороги Кіевъ—Одесса, между тѣмъ, какъ эта дорога не получила осуществленія, она была проведена въ другомъ направленіи на Балту. Эта дорога сначала фигурировала въ качествѣ подъѣздного пути, на разстояніи отъ Балты въ 29 вер., и въ такомъ видѣ она разсматривалась въ Кіевскомъ Комитетѣ, затѣмъ поступила на разсмотрѣніе Министерства Путей Сообщенія, которое по соглашенію съ Военнымъ и Финансовъ эту дорогу признало очень желательной. Было приступлено къ изысканіямъ, но наступили событія 1914 года и дѣло о дорогѣ было пріостановлено, какъ и всѣ другія начатыя постройки. Если бы она оставалась въ такомъ положеніи, какъ подъѣздной путь, я бы не посмѣлъ затруднять собраніе обсужденіемъ этого вопроса, но, мнѣ кажется, если продлить эту дорогу, соединивъ ее съ узкоколейной дорогой Перваго Общества, то она пріобрѣтетъ нѣкоторое значеніе не только мѣстное: дѣло въ томъ, что эта линія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ отличается той особенностью, это единственная линія, что тамъ нѣтъ никакихъ подсобныхъ путей, которые давали бы возможность перебрасывать грузъ по другимъ направленіямъ,

вокругъ загруженной станціи Бирзула. Путь извилистый и одна подсобная линія услуги оказать не можетъ. Теперь я хотѣлъ сказать относительно плана схемы. Изъ этой схемы Общество изволило усмотрѣть, что эта линія должна быть проложена съ выходомъ магистрали съ Харькова на Одессу, а съ другой стороны, если ее продолжить на 9½ вер., тогда соединится съ узкоколейной и выйдетъ на ширококолейную дорогу и, такимъ образомъ, у насъ образуется сѣть, которая дастъ возможность обойти всѣ неудобства. Если вспомнимъ событія 1914 г., событія первой мобилизаціи, то увидимъ, какъ мы страдали отъ бездорожья, Балта была до такой степени загружена, что не было возможности получить товаръ по недѣлямъ, даже ни одного пуда, несмотря на то пропускалось не 48, а 96 паръ поѣздовъ. Если мы вспомнимъ еще то обстоятельство, что вѣдь не сегодня, завтра кончится война и вся та масса грузовъ и войскъ пойдутъ обратно, повторится та же самая перегруженность. (Шумъ). Собраніе не желаетъ слушать къ какимъ выводамъ я пришелъ. Но, я долженъ исполнить волю тѣхъ, кто меня послалъ, я уполномоченъ для этого, я пріѣхалъ за 3000 вер. поэтому я продолжаю. Мнѣ кажется, что эта дорога подходитъ подъ ту формулировку, которая была предложена, и которая была доложена нынѣшнимъ предсѣдателемъ. Она является разгрузочной дорогой, это во-первыхъ; а во-вторыхъ, она обслуживаетъ богатый Балтскій уѣздъ, который является по своимъ условіямъ...

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Виноватъ. Я васъ перебью. Вѣдь эта вѣтка въ планѣ сѣти имѣется, 2000 вер. были намѣчены къ постройкѣ. Мы сейчасъ всѣхъ вѣтокъ не можемъ обсуждать, а будетъ совѣщаніе, въ которомъ будутъ разсмотрѣны особыя линіи, тогда и ваше предложеніе будетъ попутно разсмотрѣно.

Н. А. Петковичъ. Я извиняюсь, но мнѣ это не было извѣстно.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Дѣло въ томъ, что въ спискѣ Борисова не значатся такого рода линіи. Очевидно будетъ при Министерствѣ Путей Сообщенія совѣщаніе, и если бы вы нашли нужнымъ обратиться къ Министру Путей Сообщенія съ тѣмъ, чтобы васъ пригласили, когда будетъ разсматриваться этотъ вопросъ, и выслушали ваше мнѣніе, а намъ обсуждать маленькую Балтскую линію затруднительно и не зачѣмъ.

А. А. Бубликовъ. Слѣдующее...

П. С. Троицкій. Желаю сдѣлать заявленіе по списку относительно дороги Кузнецкъ—Красноярскъ. Почему она исключается?

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Виноватъ, я не знаю, какой у Васъ списокъ. У меня нѣтъ. (Шумъ). Вы совершенно правы въ томъ отношеніи, что въ присланныхъ спискахъ была линія, какъ вы изволите указывать Кузнецкъ—Красноярскъ, но она совершенно не относится къ нашему плану, а вы меня поправляете, что заявленіе вами было сдѣлано. Въ этомъ отношеніи произошла ошибка дѣлопроизводства. Г.г., будемъ ли мы сейчасъ обсуждать? Докладчикъ говоритъ, что предположено изысканіе. (Голосъ: Просимъ... Не надо...) (Шумъ).

П. С. Троицкій. По поводу преній я совершенно не высказывался. Я представитель Красноярскаго Городского Управленія и не выступалъ, когда обсуждали конкурирующее направленіе, потому что имѣлось въ виду послѣ дебатовъ, такъ какъ мое предложеніе съ мѣста было, я тогда спрашивалъ предсѣдательствующаго, когда будетъ разсматриваться вопросъ, то онъ мнѣ заявилъ, что всѣ дороги будутъ обсуждаться своевременно, я и полагалъ что этотъ вопросъ еще не рѣшенъ относительно южной магистрали и окончательнаго направленія на востокъ...

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Я признаю, что это ошибка нашего дѣлопроизводства, что въ этотъ списокъ не была включена ваша линія. Я понялъ васъ въ томъ смыслѣ, что вы хотите предложить что-то новое, если бы вы раньше показали, то этого недоразумѣнія не случилось бы. Вы совершенно правы. Г.г., если вы считаете необходимымъ, то будемъ...

П. С. Троицкій. Вчера обсуждался вопросъ о нѣкоторыхъ мѣстныхъ дорогахъ и признали необходимымъ просить Правительство внѣ очереди произвести изысканіе, для того чтобы дать возможность выхода...

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Дѣло уже достаточно выяснено.

П. С. Троицкій. Я не ошибся, что то предложеніе, которое было сдѣлано, было результатомъ заявленія А. А., что у него явилась мысль о проведеніи линіи въ предѣлахъ Саянъ. Но эта мѣстность совершенно не обслѣдована, то говорили, что эту мѣстность слѣдуетъ обслѣдовать, но вышло иное рѣшеніе...

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Не будемъ возвращаться къ исторіи. Вы имѣете право говорить по существу обсужденія...

П. С. Троицкій. Мое предложеніе какъ разъ эту линію обсуждать...

А. А. Бубликовъ. Позвольте сказать два слова въ порядкѣ доклада. Къ сожалѣнію стенограмма не расшифрована, но я свои

слова помню хорошо. Я предлагалъ не на Иркутскъ, а вообще восточный выходъ, и Красноярску предпочтеніе тоже не оказывалъ. Вотъ мое предложеніе и этимъ я добросовѣстно считалъ, что вопросъ исчерпанъ, требуется широкое обслѣдованіе выхода на востокъ, я не отдавалъ преимущества ни Красноярску, ни Иркутску a priori, этотъ вопросъ требуетъ ознакомленія, его нужно проштудировать. Такъ что я считаю, что этотъ вопросъ разрѣшенъ и на мой взглядъ весьма основательно и безпристрастно.

П. С. Троицкій. Вопросъ относительно выхода южной магистрали на Красноярскъ нѣсколько разъ поднимался. Комиссія подъ предсѣдательствомъ Струве въ 1907 г. нашла, что южная магистраль должна имѣть выходъ по направленію къ Красноярску. Затѣмъ въ 1911 году знатокъ Сибири, теперешній депутатъ Государственной Думы Некрасовъ, придавалъ важное и серьезное значеніе этому вопросу и говорилъ, что Алтайская дорога должна выходить на Сибирскую магистраль, но точно и опредѣленно мѣсто выхода не указывалъ. Золотопромышленники на своихъ съѣздахъ указывали, что золотопромышленность заглохнетъ вслѣдствіе отсутствія выхода на востокъ. Въ 1910 г. Красноярское Городское Управленіе возбуждало вопросъ въ Министерствѣ. Въ 1912 году при обсужденіи въ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ не былъ поставленъ вопросъ о нашей дорогѣ въ проектѣ Минусинскъ—Канскъ. Сибирь вѣдь въ этомъ отношеніи не избалована, такъ что самимъ волей-неволей приходится дѣлать изысканія, и такія изысканія дѣлались въ направленіи Красноярскъ—Томскъ частными средствами. Такъ напримѣръ: одно товарищество, г-жа Баландина и нѣкоторые другіе потратили свои средства на изысканія. Такимъ образомъ, Красноярску пришлось приступить къ новому проекту, такъ какъ онъ былъ поставленъ въ исключительно трудное положеніе. Вопросъ о выходѣ южной магистрали всталъ неожиданно... Изъ протокола совѣщанія Борисова, видно, что южная магистраль не подлежитъ къ выходу на Кузнецкъ (Шумъ) и даже въ настоящемъ засѣданіи А. А. Бубликовъ указывалъ на то, что дальнѣйшій выходъ этой магистрали долженъ быть на востокъ, и по его мнѣнію, онъ долженъ идти до Монголіи по Забайкалью. Вопросъ относительно выхода Алтайскихъ хлѣбовъ, или вообще Алтайскихъ грузовъ на востокъ является вопросомъ жизненнымъ. Дѣло въ томъ, что Ново-Николаевскъ, какъ доказано цифровыми данными, вывозитъ 45% грузовъ въ сѣверномъ напра-

вленіи, а 60% направляется изъ Ново-Николаевска на востокъ. Енисейская губ. не удовлетворяется своимъ собственнымъ хлѣбомъ. Это и заставляетъ подумать о выходѣ на Сибирскую магистраль. Новая сѣть дорогъ должна дать новый выходъ грузамъ, и новая желѣзная дорога должна будетъ конкурировать съ Уральскимъ выходомъ на западъ. Вся восточная Сибирь требуетъ этого выхода. Теперь получается такое положеніе: если дорога не будетъ имѣть выхода на сибирскую магистраль изъ Кузнецка...

Баронъ **Г. Х. Майдель.** (Звонокъ предсѣдательствующаго). Господа нельзя ли потише.

П. С. Троицкій. ...тогда грузъ будетъ направляться въ сѣверозападномъ направленіи... А. А. Бубликовъ въ своей Комиссіи указывалъ на то, что этотъ путь дорогой и очень трудный и настаивалъ, чтобы былъ еще третій. Что собою представляетъ дорога Минусинскъ — Саяны. Саяны представляютъ тотъ пунктъ, куда дорога упрется, именно на западномъ хребтѣ. Въ этой области дѣлались изслѣдованія французскаго инженера, потомъ инженеромъ, посланнымъ отъ города Канска, и было доказана необходимость проходить по горному хребту, по совершенно пустынному лѣсу, общимъ протяженіемъ до 900 вер., тогда какъ направленіе черезъ Кузнецкъ всего 700 вер; если грузы отправлять на Минусинскъ, то они будутъ имѣть пробѣгъ въ 450 вер. Вотъ мѣстное совѣщаніе и признало, что выходъ на Кузнецкъ является вопросомъ неотложнымъ, который долженъ получить разрѣшеніе въ первую очередь. На южную магистраль хлѣбъ и другіе Алтайскіе грузы должны выходить, проходя черезъ южный склонъ Саянъ. Прохожденіе чрезвычайно трудное, такъ какъ это сплошная горная мѣстность, это такъ называемые Сибирскіе Альпы; обратите вниманіе на названіе Альпы. А. А. Бубликовъ указывалъ на то, что тамъ есть впадина, изъ которой можно выйти, требуются изслѣдованія, надо пройти по чужой территоріи. Приходится повторить ту исторію, какъ съ дорогой въ Маньчжуріи. Тамъ цѣлый рядъ условій политическихъ и при такихъ условіяхъ вопросъ о выходѣ на южно-сибирскую магистраль отложенъ на далекое будущее, а между тѣмъ этотъ вопросъ связанъ съ вопросомъ большой важности, политическимъ. А. А. Бубликовъ указывалъ на то, что Сибирскія дороги убыточны и ложатся тяжелымъ бременемъ на казну, и что Сибирь живетъ на средства Россіи. У насъ на глазахъ имѣется Алтайская желѣзная дорога, которая создана

въ такихъ условіяхъ, что идетъ параллельно рѣкѣ, поэтому не имѣетъ грузовъ. Бездоходный кусокъ дороги не имѣетъ значенія, но цѣлая дорога можетъ имѣть большое значеніе. Она не можетъ содержать себя сама, ее въ дальнѣйшемъ придется поддерживать, можетъ быть, она будетъ конкурировать... Мнѣ кажется, это обстоятельство и можетъ имѣть значеніе. Если бездоходная дорога создана и останавливать движеніе дороги... (Шумъ). Вы, представители съ мѣстъ, должны прислушаться къ мѣстнымъ голосамъ. Если начальникъ дороги, проф. Некрасовъ, совѣщаніе Струве въ Иркутскѣ 1907 г. признали несомнѣнное жизненное значеніе за этой дорогой, то при такихъ условіяхъ отказывать, и сказать, что ее нужно вычеркнуть и оставить въ сторонѣ, едва ли возможно. Вы, составляя сѣть, вычеркиваете то, что по условіямъ края встрѣчаетъ прямыя препятствія. Если вы вычеркнете Кузнецкую дорогу, то вы помѣшаете ея осуществленію частными средствами: можетъ быть, найдутся предприниматели, которыя ее выстроятъ, а разъ вы вычеркнете, то конечно, ихъ не найдется, придется пріостановить всякія работы въ этомъ направленіи. А между тѣмъ жизнь всего края и Кузнецкаго района требуетъ здѣсь желѣзной дороги. Этотъ проектъ долженъ быть включенъ, мы не говоримъ, въ первую очередь, вопросъ стоитъ въ разработкѣ, но необходимо, чтобы этотъ вопросъ былъ разрѣшенъ и поставленъ во вторую очередь. Если вы уничтожите проектъ этой дороги, то этимъ самымъ закроете такое направленіе, которое можетъ обслуживать не только прилегающую мѣстность, но и такой районъ, какъ Кузнецкій, гдѣ развита рыбная промышленность, гдѣ есть мѣдные рудники и др. мѣстныя богатства, которыя требуютъ выхода на эту линію.

Баронъ **Г. X. Майдель.** Я далъ слово представителю Красноярскаго Комитета, хотя этотъ вопросъ не могъ быть обсуждаемъ, но вышло взаимное непониманіе. Представитель Красноярскаго Комитета считалъ, что будетъ дальнѣйшее обсужденіе дорогъ, а между тѣмъ оно уже закончено. Мнѣ кажется, это надо поставить на голосованіе.

Голосъ. Слѣдуетъ ли намъ опять пересмотрѣть вопросъ о мѣстныхъ дорогахъ, или намъ нужно высказаться только за эту дорогу. (Баллотировка).

Мережниковъ. Позвольте по порядку вопроса. Я думаю, что эта дорога вовсе не должна разсматриваться. Вопросъ о выходѣ

Сибирской дороги разрѣшенъ. Представитель Красноярскаго Комитета ясно указалъ, что эта дорога имѣетъ совершенно самостоятельное мѣстное значеніе. Мы такъ много разсматривали дорогъ, имѣющихъ мѣстное значеніе, и для Сибири дали много. Это рѣшеніе по существу стоитъ въ связи съ тѣмъ рѣшеніемъ, которое мы приняли по вопросу о Южно-Сибирской жел. дор. Это никакого отношенія не можетъ имѣть. Это самостоятельная дорога Сибирская, обслуживающая мѣстные интересы, но совершенно отпадаетъ вопросъ о рѣшеніи: строить ее вообще и въ какую очередь.

Баронъ **Г. Х. Майдель** Я тогда поставлю вопросъ совершенно иначе: кто находитъ, что можно высказываться въ настоящее время по этому вопросу. Кто за это направленіе? Прошу встать. (Баллотировка). Явное меньшинство. Такимъ образомъ, въ настоящее время большинство Собранія не считаетъ возможнымъ вносить эту линію въ какую-либо очередь. Я считаю, что этотъ вопросъ будетъ поставленъ въ связи съ выходомъ изъ Сибири.

А. А. Бубликовъ. Воткинскій Заводъ — Пермская ж. д. Это соединеніе такого свойства: чтобы соединить Воткинскій заводъ съ Пермью, придется строить мостъ черезъ Каму въ Оханскѣ. Правда, этотъ мостъ послужитъ и для прямого направленія Кунгуръ-Чепца, когда оно создастся. Но вѣдь соединеніе Перми съ Воткинскимъ заводомъ и другимъ путемъ — по мосту въ Галевѣ на линіи Рыбинскъ-Воткинскій заводъ — Красноуфимскъ и далѣе по линіи Уфа — Пермь. Здѣшніе заводы: Воткинскій и Ижевскій заболѣли въ послѣднее время желѣзнодорожной лихорадкой: экстренно построены двѣ дороги, въ особо ускоренномъ порядкѣ съ затратой нѣсколькихъ милліоновъ рублей. Одна на Гольяны на р. Камѣ для обслуживанія будто бы военныхъ нуждъ, другая — въ особо ускоренномъ порядкѣ съ затратой многихъ милліоновъ — отъ Воткинскаго завода — на Ижевскій и съ соединеніемъ на Казань и все подъ флагомъ страшной военной нужды. Но эта же нужда заставила Управленію Ижевскаго завода не дать этимъ дорогамъ ни пуда и сохранить грузы за подрядчикомъ по гужевой доставкѣ. И этого показалось мало: заводы захотѣли еще выхода на сѣверъ, и чуть не прошла эта дорога къ сѣверу отъ этихъ заводовъ, и все подъ флагомъ военной нужды. Мнѣ думается, здѣшніе интересы совсѣмъ не такъ и велики, чтобы сразу давать три дороги. Кромѣ того, мы приняли въ первую очередь второй выходъ — на востокъ и западъ съ захватомъ Воткинскаго завода, и безъ этого третьяго выхода достаточно уже. Я полагаю, что такую дорогу можно поставить въ третью очередь.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Кому угодно высказаться?

И. С. Сиговъ. Мотивы вашего возраженія тѣ, что Воткинскій заводъ будетъ снабжаться углемъ съ Урала. Такимъ образомъ заводъ будетъ имѣть сношенія съ Ураломъ въ обратную сторону: съ этого хлѣбороднаго рынка хлѣбъ будетъ провозиться на Уралъ. Вся трудность для проведенія ж. д. заключается въ постройкѣ моста. Но мостъ черезъ Каму уже разрѣшенъ и строится дорога въ направленіи на Кунгуръ.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Господа, кто поддерживаетъ предложеніе Пермскаго Комитета? Я хочу только отмѣтить что, конечно, потребность Воткинскаго завода въ соединеніи съ сѣтью колоссальна по условіямъ военнаго времени. Теперь слѣдующая линія . . . .

Голосъ. Слѣдующая линія уже исключается—Троицкъ . . .

А. А. Бубликовъ. Дальше линія Лозовая—Купянскъ (показываетъ на картѣ), вотъ она такъ очерчивается. Эта линія пересѣкаетъ Сѣверо-Донецкую дорогу и естественно просится продлить ее въ перпендикулярномъ направленіи отъ Харькова на Лозовую. Это богатая мѣстность. Обслѣдованіе было разъ десять. Въ Комиссіи о новыхъ ж. д. чуть не прошла, но почему-то застрявала, а между тѣмъ она даетъ возможность прекраснаго выхода къ южнымъ портамъ. Въ первую очередь ее бы надо включить, но для первоочередности уже нѣтъ мѣста. А во второй очереди для нея есть мѣсто.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Нѣтъ желающихъ высказаться? Я понимаю такъ, что Собраніе согласно съ докладчикомъ, что слѣдуетъ включить во вторую очередь.

А. А. Скороходовъ. Я не буду васъ затруднять долгимъ сообщенію. Скажу одно: въ настоящую минуту въ Омскомъ Городскомъ Управленіи имѣется докладная записка группы лицъ, которые сдѣлали изысканіи Южн. магистрали съ выходомъ на Царицынъ черезъ Уральскъ. Какъ головной участокъ проектируютъ (показываетъ по картѣ). Если будемъ имѣть южную магистраль, такъ какъ она поставлена въ первую очередь, то мы получимъ выходъ къ центру Россіи, по существующей ж. д., а при постройкѣ южной магистрали, которая будетъ нуждаться въ шпалахъ и др. лѣсныхъ матеріалахъ, она должна будетъ получать исключительно изъ Омскаго района или воднымъ путемъ на Павлоградъ. Это слишкомъ дорого. Ясно, можно сказать, что наиболѣе выгодной

частью является т. н. переходная вѣтка на южную магистраль, на тѣ южные порты, которые имѣли бы возможность выйти на мiровые рынки черезъ Царицынъ. Но кромѣ того, она снабдитъ лѣсами всѣ безлѣсныя части Южной Сибири, которыя ничего не имѣютъ, кромѣ маленькихъ колковъ. Нужда въ лѣсѣ колоссальная. Собственно говоря, всѣ импортные грузы пойдутъ только по этой дорогѣ, которые намъ необходимо вывезти отсюда. Я не говорю, что она первоочередная, но полезная, и очевидно для мѣстнаго края необходимая. Поэтому я покорнѣйше просилъ бы васъ включить ее во вторую очередь. Такъ какъ на-дняхъ, какъ я сказалъ, группа строителей, которая ее предлагаетъ, будетъ обрабатывать въ широкомъ видѣ эту линiю и тогда совѣщанiю будетъ предложено въ болѣе разработанномъ видѣ. Я срочность не поддерживаю, но во вторую очередь я просилъ бы включить.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Кому угодно?

Е. П. Ивановъ. Я по поводу дороги Кокчетавъ—Омскъ и соединенiя съ Южно-Сибирской ж. д. Эта дорога имѣетъ значенiе какъ собирающая хлѣбъ съ Южно-Сибирской магистрали, и будетъ имѣть тяготѣнiе въ югу Европейской Россiи, къ южнымъ портамъ. Но можетъ встрѣтиться такая конкуренцiя хлѣбныхъ цѣнъ, что потребуется везти на Сѣверъ. Вотъ эта дорога и будетъ выходная на Сѣверъ, и она можетъ имѣть существенное значенiе .... Что касается того, что сказалъ предыдущiй ораторъ, то по нашему мнѣнiю, это едва ли заслуживаетъ вниманiя .... (Общiй разговоръ). Откуда же въ Омскѣ шпалы? Хлѣбъ происхожденiя съ запада, а въ Омскѣ хлѣба нѣтъ. (Голосъ: Вотъ такъ-такъ! Но я повторю, что это имѣетъ большое существенное значенiе, ибо южно-сибирская магистраль обезхлѣбливаетъ сѣверъ, а въ случаѣ неурожая на сѣверѣ, можетъ явиться надобность направить къ сѣверному району изъ другихъ мѣстъ.

А. А. Скороходовъ. Разрѣшите еще разъ. Я хочу сказать слѣдующее насчетъ хлѣбныхъ грузовъ, которыя можно подвезти туда, гдѣ ихъ нѣтъ. Въ данномъ случаѣ для васъ есть великолѣпная линiя, которая васъ питаетъ и питать будетъ, т. н. Шадринскъ-Мишкино. Слѣдовательно вы имѣете возможность получить хлѣбъ. А на счетъ того, что у насъ въ Омскѣ нѣтъ хлѣба, то я долженъ сказать слѣдующее: мы имѣемъ ссыпку въ Куломзинѣ $7^1/_2$ милл. пуд. Въ прошломъ году на нашей станцiи Омскъ Министерство Земледѣлiя получило 7.750.000 пуд. (Голосъ Позвольте сказать).

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Вы желаете.

Голосъ. Я хотѣлъ подтвердить, что въ настоящее время грузъ идетъ изъ Челябинскаго района и изъ Омска пойдетъ хлѣбъ въ Самару. (Шумъ).

Е. П. Ивановъ. Позвольте сказать два слова. Только что въ Петроградѣ состоялось совѣщаніе уполномоченныхъ, которыя опредѣлили избытокъ хлѣба. Этотъ избытокъ распредѣляется такъ, что изъ всего количества—19 милл. пуд. приходится на Челябинскій уѣздъ, а въ Челябинскѣ имѣется элеваторъ. Я не говорю о частностяхъ, но скажу, что вся южно-сибирская магистраль является собирающей. По нашему мнѣнію эта вѣтка является необходимой.

А. А. Бубликовъ. Я всецѣло присоединяюсь къ той мысли, что эти основныя Сибирскія магистрали на громаднѣйшемъ протяженіи не соединенными нельзя оставлять. Что-то нужно сдѣлать. Но бѣда Сибири состоитъ въ томъ, что ея карта печатается въ уменьшенномъ масштабѣ. Что-то такое нужно подстроить. А между тѣмъ, оказывается, что это что-то въ одномъ мѣстѣ составляетъ 450 верстъ, а въ другомъ—200 вер. (Голосъ: 270 вер.). И это не можетъ насъ смущать. Назрѣли двѣ дороги. За первую, какъ будто бы трудно высказаться, а за вторую какъ будто бы нужно высказаться. Мнѣ кажется, что время можетъ послужить въ пользу той и другой дороги, тѣмъ болѣе, что Омскъ получилъ уже соединеніе съ Южной дорогой въ смыслѣ продленія Кулундинской жел. дороги на Семипалатинскъ. Это немного кружно, но соединеніе будетъ. Я не знаю, какъ высказать, что ни въ коемъ случаѣ не можетъ быть поставлена въ первую очередь, я и во вторую очередь побоялся бы поставить. Единственное достоинство, что эти дороги будутъ страшно дешевыя, такъ какъ идутъ по равнинѣ и въ этомъ отношеніи расходовъ не будетъ. Конечно, обѣ будутъ имѣть нѣкоторое количество грузовъ. Но я бы не размахнулся сразу на 600 верстъ. Это слишкомъ много.

А. А. Скороходовъ. Она захватываетъ наши курортныя мѣста. Здѣсь лѣчится колоссальное количество раненыхъ нашихъ воиновъ, которые въ настоящее время находятся въ этомъ курортѣ. Этому курорту предстоитъ колоссальное развитіе. Если говорили при разсмотрѣніи плана, что необходимо учитывать курортное значеніе, то должны сказать и здѣсь, что имѣется курортъ, и поэтому внѣ всякаго сомнѣнія она должна быть включена во вторую очередь... Если она будетъ длиннѣе 75—80 верстъ что принято называть

вѣткой, то все же нельзя отказать ей, что она не будетъ имѣть значенія. Прошу поставить во вторую очередь.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Пренія исчерпаны. Ставлю на голосованіе линію Омскъ—Атбасарскъ. Кто стоитъ за предложеніе Скороходова поставить во вторую очередь, прошу встать. Прошу сосчитать. 10. Обратно. Значитъ принято. Теперь вторая линія Кокчетавъ—Акмолинскъ на своединеніе съ Южно-Сибирской жел. дор. Кто за это предложеніе прошу встать.

Ю. И. Успенскій. Когда говорили о Кокчетавъ — Акмолинскъ, имѣли въ виду чрезвычайно важное государственное значеніе Спасскаго завода. Эта линія направлена на Вѣрный, можетъ быть, правда, будетъ стоять во второй-третьей очереди, но она имѣетъ чрезвычайное мѣстное и государственное значеніе, т. к., съ юга отъ Акмолинска пройдетъ по чрезвычайно богатой мѣстности, съ рудниками серебряными, мѣдными и свинцовыми и т. д. безусловно, какъ начало такой громадной магистрали, линія Кокчетавъ—Акмолинскъ—должна быть поставлена выше всякой другой, но, конечно, ихъ сейчасъ совмѣстить трудно, въ такомъ близкомъ разстояніи пересѣчь эти дороги было бы въ настоящее время совершенно невозможно. Но если мы выбираемъ очереди, то Кокчетавъ—Акмолинскъ должна стоять въ болѣе высокой очереди, чѣмъ всякая другая. Такъ что, мы должны поставить въ первую очередь, а не во вторую очередь.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Виноватъ. Я думаю, что вопросъ объ очереди не такъ важенъ, разъ линія имѣется въ спискѣ. Мы приняли эту линію. Въ какую очередь угодно поставить? (Голосъ: „Въ Сибири вы столько линій настроите...“). Тѣ которыя находятъ, что Кокчетавъ—Акмолинскъ нужно строить, прошу встать. 13.

А. А. Скороходовъ. Дѣло въ томъ, что захватываются всѣ горныя богатства и обѣ линіи идутъ на Вѣрный... Эта колоссальная роскошь. (Шумъ).

Голосъ. Мы для сибиряковъ сдѣлали все, что могли. (Голосъ: „Все-таки дали мало“).

В. Т. Половниковъ. Я также желалъ бы высказаться. Это только головной участокъ, который долженъ обслужить золотопромышленность. Съ этой точки зрѣнія эта линія была утверждена въ первую очередь. Мнѣ казалось, что надо выслушать заявленіе наиболѣе золотоноснаго района во всей Сибири, и обсудить этотъ вопросъ, нельзя ли включить хотя бы въ 3 очередь, но все-

таки включить надо, т. к., она разсматривалась и признана необходимой. Районъ этотъ имѣетъ на много милліоновъ пудовъ золота и игнорировать его нельзя, т. к. намъ золото необходимо. Я помню въ первомъ засѣданіи намъ было заявлено, чтобы мы не разсматривали дороги съ точки зрѣнія мѣстной колокольни. Это неправильно. Вы вѣдь тоже разсматриваете дороги съ колокольни и составили схемы съ самой высокой колокольни—Петроградской или Московской. А наша колокольня маленькая. Въ данномъ случаѣ, я хочу поставить на видъ, что всѣ дороги, проведенныя въ Сибирь, имѣютъ высасывающее значеніе: изъ Сибири вы взяли самое лучшее войско, самое лучшее мясо, и всѣ лучшіе продукты...

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Я принужденъ Васъ остановить, т. к., мы заходимъ слишкомъ далеко.

В. Т. Половниковъ. Я хотѣлъ бы поставить вопросъ о необходимости вмѣстѣ съ высасывающими дорогами провести хоть одинъ питательный путь, чтобы дать ей возможность самой возродиться. Такимъ образомъ, все-таки нужно эту дорогу включить въ какую-нибудь очередь. Это будетъ не въ пользу здѣшней Комиссіи, что она пренебрегла интересами...

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Вы обсуждаете по существу? Что вы предлагаете?

В. Т. Половниковъ. Я предлагаю, хотя бы въ третью очередь... (Шумъ)... Какъ соединеніе золотоноснаго района съ магистралью, которая дастъ возможность функціонировать въ этомъ масштабѣ...

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Это предложеніе я все-таки считаю невозможнымъ поставить на голосованіе, потому, что у насъ былъ извѣстный періодъ для внесенія новыхъ дорогъ... (Шумъ)... Во всякомъ случаѣ пренія я прекращаю.

А. А. Бубликовъ. Больше предложеній о новыхъ жел. дорогахъ нѣтъ.

И. С. Сиговъ. Я долженъ предложить вопросъ, о соединеніи Урала прямымъ путемъ съ внутренней Россіей, проведеніемъ жел. дор. Пермь—Нижній-Новгородъ.

А. А. Бубликовъ. Былъ поставленъ вопросъ.

Голосъ. У насъ записано: Пермь—Нижній-Новгородъ......

И. С. Сиговъ. Въ 3 очередь поставить....

А. А. Бубликовъ. Я долженъ доложить собранію, что существуетъ дорога Рыбинскъ—Красноуфимскъ, нами намѣченная. Здѣсь строится дорога на Нижній, и какъ въ это пространство уложить

еще дорогу мнѣ представляется не совсѣмъ ясно. Развѣ только въ третью очередь.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Есть возраженія противъ третьей очереди? (Голосъ: нѣтъ). Я боюсь этихъ третьихъ очередей, чтобы не попасть въ мѣшокъ. Такъ что нѣтъ возраженія? Списокъ исчерпанъ. Заключительное слово предоставлено докладчику.

А. А. Бубликовъ. Позвольте сообщить итоги нашихъ обсужденій. Конечно, ошибки въ дѣлопроизводствѣ неизбѣжны, но все же можно подвести итогъ. Можетъ быть, будутъ и нѣкоторыя поправки, но болѣе или менѣе можно близко подойти къ дѣлу. Выяснилось, что мы исключили изъ плана Борисова дороги, находящіяся въ періодѣ постройки—4.287 верстъ. Засимъ, внѣ очереди мы включили 13 дорогъ—8.213 верстъ. Затѣмъ первую очередь 42 дороги—19.381 верста, во вторую очередь 18.817 верстъ. (Голосъ: А сколько дорогъ?) Примѣрно, дорогъ 43—44, ну можетъ быть, 45.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Трудно сказать.

А. А. Бубликовъ. Въ третью очередь 7.414 верстъ. Итого мы включили во всѣ 4 очереди 53.825 верстъ, что въ совокупности съ дорогами, строящимися, которыя частью были въ планѣ сѣти, частью не были упомянуты даетъ почти 70.000 верстъ. Вотъ къ какому мы пришли масштабу. У насъ строится около 15.000 верстъ и вмѣстѣ со строящимися дорогами получается 70.000 верстъ. Такимъ образомъ, наша работа привела въ конечномъ результатѣ къ удвоенію нашей сѣти. Этотъ масштабъ меня нисколько не пугаетъ. Наоборотъ, онъ меня радуетъ, ибо я вижу, что, наконецъ, общественныя организаціи подвинули русскую мысль въ томъ направленіи, чтобы усвоить себѣ колоссальный масштабъ Россіи. Было трусливое отношеніе, было мелкое недовѣріе, было отсутствіе истинной любви къ родинѣ, несоотвѣтствующее совершенно не только величію, но и дѣйствительнымъ, а не воображаемымъ, фактическимъ силамъ Россіи. Изъ—внутри Россіи пришли люди, которые живо на себѣ эти силы ощущаютъ, и которые знаютъ, чего стоитъ Россія. Они пришли съ этимъ масштабомъ. Было время, г.г., когда нашихъ многихъ экономистовъ, писателей и государственныхъ дѣятелей приводилъ въ трепетъ масштабъ постройки въ 2½ тыс. верстъ, а вотъ, наконецъ, вы взяли на себя смѣлость говорить о масштабѣ, приближающемъ насъ къ Америкѣ, которая, имѣя 360.000 верстъ сѣти, не стѣсняется строить 11½ тыс. верстъ въ годъ. Я думаю, что пугаться намъ этого масштаба не приходится Я старался сократить масштабъ,

не стѣснялся говорить всѣмъ непріятности, всѣхъ задерживать, и всѣхъ уговаривать не распространять свои аппетиты.

Я думаю, что я былъ непріятенъ въ достаточной мѣрѣ по всѣмъ направленіямъ. Я считалъ себя обязаннымъ это сдѣлать, чтобы нашъ масштабъ не упрекнули въ извѣстномъ легкомысліи и отсутствіи критики. Я старался играть роль advocatus diaboli противъ каждой линіи, возражалъ, если можно было что-нибудь сказать. Я считаю, что отрицательнымъ отношеніемъ къ каждой линіи наилучшимъ образомъ можно защитить правильный масштабъ русскаго желѣзнодорожнаго строительства. Этимъ мы устранимъ весьма сильные аргументы и обвиненіе въ легкомысліи, въ стремленіи къ слишкомъ широкому размаху. Мнѣ думается, что тотъ голосъ земли, который говорилъ вашими устами, правильно расцѣнилъ силы Россіи и правильно указалъ ея дальнѣйшее развитіе. Та оцѣнка нашихъ работъ, которую я позволилъ себѣ сдѣлать, я надѣюсь, найдетъ себѣ дальнѣйшее признаніе въ тѣхъ инстанціяхъ, которые въ дальнѣйшемъ будутъ разсматривать планъ дорогъ. Онъ пойдетъ въ Государственную Думу, которая также не испугается вѣры въ Россію и попытки идти широкими шагами, для превращенія нашей бездорожной страны въ страну проѣзжую, культурную, въ которой возможно дѣйствительно насадить свободу и тѣ блага, которыми пользуются страны, раньше насъ вышедшія на этотъ путь. Заканчивая общую характеристику нашихъ работъ, я позволю себѣ сказать, что я чувствую потребность просить у васъ извиненія, если я васъ огорчалъ, сокращая ваши нужды. Я старался сократить масштабъ, чтобы не было слишкомъ много мѣста отведено мѣстнымъ нуждамъ, чтобы бы не слишкомъ много отразилось мѣстныхъ нуждъ въ дебатахъ, которые должны были правильно отразить общія нужды всего нашего государства.

Баронъ **Г. Х. Майдель.** Прежде чѣмъ закончить наше засѣданіе, я скажу нѣсколько словъ о дальнѣйшемъ направленіи нашихъ работъ. Мы предполагаемъ, что на основаніи всего матеріала, который сдѣланъ на Съѣздѣ, можно составить опредѣленное предложеніе, которое будетъ обращено къ г. Министру Путей Сообщенія, съ одной стороны, а съ другой—будетъ обращено къ членамъ нашихъ Законодательныхъ Палатъ. Стенографическаго отчета еще нѣтъ, но онъ будетъ напечатанъ и разосланъ. Весь смыслъ его заключается въ томъ, что онъ явится

матеріаломъ для нашихъ Законодательныхъ Палатъ при сужденія о желѣзнодорожномъ строительствѣ Россіи. И этотъ матеріалъ получитъ широкое распространеніе. Всѣ записки, которыя были присланы намъ, будутъ припечатаны къ стенографическому отчету, потому что смыслъ работы—это широкая пропаганда идеи желѣзнодорожнаго строительства и возможности въ ближайшемъ будущемъ выйти изъ того тупика, въ которомъ мы стояли до сихъ поръ въ нашихъ практическихъ шагахъ. Позвольте мнѣ, г.г., сказать еще нѣсколько словъ.

Господа, засѣданій Комиссій по всей Россіи безчисленное количество: мы все засѣдаемъ, говоримъ, обсуждаемъ, страстно споримъ, а въ заключеніе „возъ“ очень часто остается все же тамъ. Мнѣ хочется передъ закрытіемъ засѣданія сказать участникамъ его, что самое искреннее наше желаніе—чтобы было больше дорогъ. Можетъ быть, многое мы не совсѣмъ вѣрно намѣтили, много слишкомъ спорили, допустили ошибки, но главное, чтобы большая часть намѣченнаго была выполнена. Будемъ помнить, что не ошибается тотъ, кто ничего не дѣлаетъ. А мы изъ-за боязни неудачи да не остановимся на томъ, чтобы не строить быстро и много вмѣсто того, чтобы строить десятками лѣтъ, какъ до сихъ поръ дѣлали, осуществимъ цѣль въ короткое время, дадимъ толчокъ Россіи идти могучими шагами. Съ этой точки зрѣнія мнѣ намѣченнаго масштаба мало, я жду чего то лучшаго и питаю надежду, что наша работа съ тѣми недостатками и достоинствами, которые имѣетъ она, дѣйствительно, послужила началомъ дѣла, а не только разговоровъ, споровъ, мы будемъ наконецъ работать.

Мы слишкомъ много разговариваемъ. Это общее условіе русской жизни. Въ самыхъ серьезныхъ и болѣзненныхъ вопросовъ мы зачастую дальше разговоровъ не идемъ. Не общество виновато въ этомъ, а таковы, повторяю, условія русской жизни. Но будемъ надѣяться, что война дала такую встряску могучему русскому организму, что онъ дальше пойдетъ другими шагами. Дѣйствительно, какъ замѣтилъ А. А. Бубликовъ, для Россіи сѣть нужна не въ $1^{1}/_{2}$—2 тыс. вер., какъ для Сербіи или Болгаріи, для великодержавной Россіи, для ея государственныхъ задачъ можетъ быть мало сѣть въ 50—60 тыс. вер. а нужна и можетъ выражаться въ сотняхъ тысячъ верстъ. Мы знаемъ, что Россія занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ—седьмую часть суши. А если мы

говоримъ, что намъ кажется масштабъ большимъ, то только потому, что мы не были пріучены постигать все величіе нашей Россіи. Надо, чтобы русское общество сознало, и чтобы Правительство встало на ту же точку зрѣнія, не только вносило проекты, но и услышало голосъ земли русской и стало бы, наконецъ, работать. Подъ этимъ впечатлѣніемъ я думаю закончить наше засѣданіе. Отъ имени Центральнаго Комитета и его президіума позвольте выразить вамъ благодарность. Трудна была разработка вопросовъ, много было страстей, можетъ быть, нѣкоторымъ въ достаточной мѣрѣ не дали договориться, но все же пришли къ общему единенію. Съ этой стороны позвольте отъ имени президіума и Центральнаго Комитета поблагодарить всѣхъ, за то, что вы пріѣхали поработать, не побоясь крупныхъ разстояній. Прежде чѣмъ закрыть наше засѣданіе, предложу вамъ поблагодарить докладчика, который очень много поработалъ. (Бурные апплодисменты). Когда разъѣдетесь, мы васъ просимъ на мѣстахъ сообщить, что насталъ моментъ, когда отъ разсужденій надо перейти къ работѣ, и когда Россія должна и будетъ работать.

А. А. Бубликовъ. Позвольте мнѣ принести вамъ благодарность за тѣ рукоплесканія, которыми вы меня привѣтствовали. Сегодняшній день—день моего торжества. Десять лѣтъ тому назадъ я началъ пропаганду плана сѣти — широкаго, размашистаго. Сегодня я вижу признаніе этой идеи не только со стороны Правительства, но, что гораздо важнѣе для меня и цѣннѣе, со стороны земли русской въ лицѣ васъ, пріѣхавшихъ со всѣхъ концовъ Россіи. Значитъ идея вросла въ сознаніе. Мнѣ хотѣлось бы попросить васъ, чтобы вы, вернувшись на свои мѣста, не замолкли и не считали бы ваше дѣло совсѣмъ выиграннымъ. Шумите на мѣстахъ, потому что Петроградъ такъ созданъ, что „если дитя не плачетъ, то эта мать Россіи не разумѣетъ". Надо много энергіи, надо много настойчивости, чтобы добиться и заставить Петроградъ дѣйствовать соотвѣтственно этому масштабу. Итакъ, дѣйствуйте на мѣстахъ, кричите, требуйте, только тогда будетъ въ Петроградѣ достигнута ваша цѣль. (Бурные апплодисменты).

П. В. Ивановъ. Предлагаю благодарить Комитетъ . . . . . (Сильный шумъ. Апплодисменты).

Часть II-я.

Отзывы Областныхъ и Мѣстныхъ Военно-Промышленныхъ Комитетовъ, представленные въ Центральный Военно-Промышленный Комитетъ къ Совѣщанію 20—22 Октября.

I. Отзывъ Архангельскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета.

Выписка изъ протокола

40-го Общаго Собранія Архангельскаго Военно-Промышленнага Комитета, 13-го октября 1916 года.

Присутствовали: Н. А. Жемчуговъ, И. Е. Володинъ, Х. Н. Манаковъ, Ф. И. Завалишинъ, Ф. Ф. Ландманъ, Н. В. Преображенскій, И. І. Скворцовъ, П. М. Шуберскій, Н. А. Ленгауэръ, Е. И. Скопиченко, С. Ф. Гренковъ, С. Казариновъ, И. И. Бурковъ, К. Ю. Спаде, Г. Т. Пестовскій, В. В. Шипчинскій, А. М. Шириковъ, М. И. Кочневъ, Н. И. Бѣляевъ, В. Н. Пономаревъ, М. М. Аршановъ, Е. Е. Карасовъ, Секретарь Перевозочнаго Отдѣла Ц. В.-П. К. В. В. Кликовичъ.

Слово предоставляется В. А. Ленгауэръ.

Послѣдній, оговорившись, что въ своемъ краткомъ сообщеніи онъ не собирается сказать что-либо новое по поводу желѣзнодорожныхъ путей на Сѣверѣ, знакомитъ Общее Собраніе съ работами по этому вопросу Междувѣдомственнаго Совѣщанія въ Петроградѣ съ 8 по 15 іюля подъ предсѣдательствомъ т. с. Борисова и работами Ц. В. П. Комитета, усматривая въ работахъ Совѣщанія и Комитета полную преемственность.

Приведя цѣлый рядъ выдержекъ изъ докладовъ и протоколовъ, онъ обращаетъ вниманіе Собранія на то, что въ Междувѣдомственномъ Совѣщаніи вопросъ о желѣзнодорожныхъ путяхъ на Сѣверѣ занялъ благопріятную для Архангельска позицію, что же касается Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета, то тамъ, на основаніи имѣющихся у него свѣдѣній, дѣло съ Обь-Бѣломорской желѣзной дорогой обстоитъ не вполнѣ благопріятно, хотя постройка этой дороги и отмѣчена въ 1-ую очередь, ибо инженеръ Бубликовъ, подъ предсѣдательствомъ котораго обсуждался вопросъ строительства, представилъ докладную записку, въ которой онъ высказывается противъ Обь-Бѣломорской дороги.

Заканчивая свое сообщеніе В. А. Лангауэръ предлагаетъ Общему Собранію вмѣнить въ обязанность делегатамъ Комитета указать Съѣзду 1) на безспорныя достоинства Архангельскаго порта и на неудовлетворительное состояніе Мурманскихъ портовъ, 2) на то, что по указаннымъ причинамъ не всѣ грузы могутъ пойти на Мурманъ, 3) что лѣсные массивы совпадаютъ съ трассой Объ-Беломорской дороги и въ 4) что одинъ французскій рынокъ послѣ войны потребуетъ до 21.000.000 бревенъ, какое количество не можетъ быть заготовлено безъ Обь-Бѣломорской жел. дороги.

Н. В. Преображенскій ставитъ докладчику вопросъ, считаетъ ли онъ необходимымъ постройку дороги Котласъ-Сорока.

В. А. Ленгауэръ заявляетъ, что противъ постройки дороги Котласъ-Сорока онъ не возражаетъ, но признаетъ за ней мѣстное значеніе.

М. М. Аржановъ говоритъ, что дорога Котласъ-Сорока есть продолженіе великаго пути изъ Сибири на Сѣверъ, а потому нельзя признавать за ней только мѣстное значеніе. Не нужно и бояться ея, ибо грузы пойдутъ туда, гдѣ ихъ ожидаютъ лучшія условія. Архангельскій портъ имѣетъ безспорныя достоинства; благодаря вѣткѣ на Экономію, достоинства его еще увеличились ибо Май-макса продолжаетъ причальную линію Архангельскаго порта. Дорога Котласъ нужна для грузовъ, которые не выдерживаютъ перевалки. Вотъ-дорога Котласъ-Свирь дѣйствительно для Архангельска опасна и ея слѣдуетъ бояться, такъ какъ при этой дорогѣ всѣ Сибирскіе грузы пойдутъ на Петроградъ и въ Балтійскіе порты, а эти порты, благодаря своей благоустроенности и работы круглый годъ, представляютъ серьезнаго конкурента, съ которымъ нельзя не считаться, чего, разумѣется, нельзя сказать о дорогѣ Котласъ-Сорока, такъ какъ Мурманскій портъ оборудовать не легко, за 15 лѣтъ во всякомъ случаѣ можно быть спокойнымъ, что портъ на Мурманѣ не дастъ для грузовъ такихъ условій, которыя они имѣютъ въ Архангельскѣ. И пропускная способность Мурманской дороги далеко уступаетъ Архангельской, пропускающей 600 в. въ сутки, между тѣмъ какъ Мурманская въ ближайшее время сможетъ пропустить только 100, а въ будущемъ 200.

Представитель Архангельскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета, отстаивая постройку Обь-Бѣломорской дороги, не долженъ браковать дороги Котласъ-Сорока и всѣми силами бороться противъ дороги Котласъ-Свирь.

И. Е. Володинъ подчеркиваетъ, что Котласъ не мертвая точка. Въ ноябрѣ—декабрѣ туда прибываютъ грузы, которые, безъ всякаго вреда для себя, пролежавъ въ складахъ около 6 мѣсяцевъ, съ открытіемъ навигаціи отправляются въ баржахъ въ Архангельскъ. Дорога Котласъ-Сорока не нужна.

Н. В. Преображенскій считаетъ, что дорога Котласъ-Сорока это выброшенныя деньги, онъ не понимаетъ зачѣмъ строить дорогу, о которой заранѣе говорятъ, что она 15 лѣтъ будетъ бездоходной. Дорога Котласъ-Свирь не опасна для Архангельска, ибо Петроградъ забитъ грузами, и сибирскіе грузы несомнѣнно пойдутъ по Обь-Бѣломорской дорогѣ, тѣмъ болѣе, что и Пермь-Вятка также перегружена.

В. В. Шипчинскій полагаетъ, что нужно такое соединеніе, чтобы сибирскіе грузы имѣли направленіе къ Архангельску, а отъ Архангельска къ Мурманской дорогѣ.

Н. И. Бѣляевъ противъ дороги Котласъ-Сорока не возражаетъ, однако считаетъ необходимымъ постройку въ первую очередь Обь-Бѣломорской дороги, которая, по его мнѣнію, помимо значенія лѣсовозной дороги, представляя кратчайшее соединеніе съ Сибирью, имѣетъ большое значеніе и для сибирскихъ грузовъ.

Е. Е. Карасовъ проситъ докладчика разъяснить, кто при малолюдности населенія въ раіонахъ, по которымъ пойдетъ дорога, будетъ строить дорогу и кто будетъ эксплоатировать природныя богатства.

В. А. Ленгауэръ указываетъ, что въ настоящее время недостатокъ рабочихъ будетъ чувствоваться, какъ, можно сказать, и вездѣ въ Россіи, но примѣненіемъ техническихъ усовершенствованій возможно будетъ компенсировать недостатокъ рабочихъ силъ. Съ окончаніемъ войны возможенъ скорѣе излишекъ рабочихъ. Затѣмъ есть же населенныя мѣста, возможенъ, значитъ, оттуда притокъ рабочихъ. Возможно, вѣдь наконецъ привлеченіе и иностранцевъ и желтой расы. Въ этомъ смыслѣ высказываются Ф. Ф. Ландманъ, Н. В. Преображенскій, Х. Н. Манаковъ и Н. И. Бѣляевъ. Ф. Ф. Ландманъ, иллюстрируя на примѣрахъ изъ жизни Америки, находитъ, что рабочій вопросъ разрѣшается вопросомъ выгоды—будетъ выгода, будутъ и рабочіе.

Н. В. Преображенскій, напомнивъ, чѣмъ былъ Котласъ до желѣзной дороги и что онъ сейчасъ, утверждаетъ, что всякая дорога способствуетъ возрожденію промышленности.

Н. И. Бѣляевъ обращаетъ вниманіе на то, что Мезенскій и Печорскій уѣзды обезпечены лошадьми, въ нихъ лошадей относительно болѣе, чѣмъ гдѣ-либо въ Россіи.

Ф. Ф. Ландманъ указываетъ, что Котласъ никогда не былъ перегруженъ, особенно сейчасъ, въ виду улучшенія условій плаванія по Двинѣ, онъ находитъ, что дорога Котласъ-Сорока не можетъ имѣть никакого значенія. Считаетъ необходимымъ постройку въ первую очередь Обь-Бѣломорской дороги, какъ имѣющей безспорное значеніе и для поднятія Сѣвера, и для Государственнаго баланса, и даже международное значеніе. Н. В. Преображенскій даетъ разъясненіе, что до войны по Двинѣ провозили 5 мил. пуд. пшеницы, баржи не догружались, въ послѣдніе два года уже провозили 8 мил. пуд. ежегодно, баржи даже въ сентябрѣ мѣсяцѣ спускаются на полную осадку.

Общее Собраніе единогласно постановило отстаивать постройку Обь-Бѣломорской желѣзной дороги съ естественнымъ продолженіемъ ея на Кемь въ 1-ую очередь. Разногласія вызвалъ вопросъ объ отношеніи къ дорогѣ Котласъ-Сорока. М. М. Аржановъ, В. В. Шипчинскій, Н. И. Бѣляевъ считаютъ, что делегаты Комитета не должны высказываться противъ этой дороги, наоборотъ В. А. Ленгауэръ и Н. В. Преображенскій находятъ необходимымъ вмѣнять въ обязанность делегатамъ выступить съ критикой дороги Котласъ-Сорока.

Собраніе постановило: высказываться за направленіе Котласъ-Емца-Архангельскъ, критиковать направленіе Котласъ-Емца-Сорока, въ зависимости отъ того, можетъ ли повліять эта дорога на постройку Обь-Бѣломорской дороги въ первую очередь. Делегатами на Съѣздъ единогласно избираются В. А. Ленгауэръ Н. В. Преображенскій и Н. В. Кривоноговъ.

II. Отзывъ Владивостокскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета.

Телеграмма отъ 13 октября 1916 г. за № 604.

Владивостокскій Военно-Промышленный Комитетъ въ засѣданіи седьмого октября, совмѣстно съ представителями вѣдомствъ, общественныхъ и промышленныхъ организацій, разсмотрѣлъ, согласно циркуляра Центральнаго Комитета за № ПЕ 7314, журналы Совѣ-

щаній о желѣзнодорожномъ строительствѣ Россіи и прежде всего обратилъ вниманіе, что все громадное пространство отъ Байкала до Океана совершенно забыто, за исключеніемъ вскользь упоминаемой въ послѣднюю очередь линіи на Николаевскъ на Амурѣ. Помянутое пространство представляетъ громадный, почти нетронутый, резервуаръ естественныхъ богатствъ, вскрытіе которыхъ сыграетъ серьезную роль въ общемъ хозяйствѣ страны и укрѣпленіи торговаго баланса государства. Не касаясь плана строительства Европейской Россіи и Западной Сибири, предложеннаго Совѣщаніемъ, Владивостокскій Комитетъ предлагаетъ внести въ программу строительства слѣдующія линіи: 1) Соединеніе Охотскаго моря съ Ленскимъ бассейномъ до смычки съ предположенной Ленской дорогой и постройкой въ первую очередь головного участка, примѣрно отъ Аяна до Нелькана, что уже соединитъ Охотское море съ бассейномъ судоходныхъ рѣкъ. Эта будущая Сѣверная Сибирская магистраль, являясь преимущественно піонерной линіей, призоветъ къ жизни, откроетъ путь къ богатѣйшему нѣдрами раіону и непосредственно свяжетъ его мировыми морскими торговыми путями. 2) Соединеніе Ольгинскаго раіона, какъ опредѣлившагося центра будущей металлургической промышленности, съ Уссурійской желѣзной дорогой, Комитетъ полагаетъ безусловно необходимымъ, ввиду богатствъ этого раіона различными ископаемыми, главнымъ образомъ—желѣзными, цинковыми, серебряносвинцовыми рудами и лѣсомъ и важности этой линіи въ колонизаціонномъ отношеніи. 3) Совѣщаніе отмѣтило желательность линіи между Амуромъ близъ селенія Вознесенскаго и Императорской гаванью, имѣющей спеціальное назначеніе эксплоатаціи лѣса и широкаго его экспорта. 4) Переустройство Сучанской дороги на ширококолейную на всемъ протяженіи, съ выходомъ въ бухту Находку, признано важнымъ въ цѣляхъ удешевленія Сучанскаго угля и возможности конкуренціи съ японскимъ углемъ. 5) Соединеніе важнаго земледѣльческаго Приханкайскаго раіона отъ Каменъ Рыболова съ Уссурійской дорогой. 6) Комитетъ поддерживаетъ включеніе въ программу строительства соединеніе Николаевска съ Амурской дорогой. (Подписалъ) Предсѣдатель Никлевичъ.

III. Отзывъ Екатеринославскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета.

Отношенiе отъ 12 октября 1916 г. за № 16950.

По вопросу о желѣзнодорожномъ строительствѣ на предстоящее пятилѣтiе 1917—1922 г., Бюро Комитета въ засѣданiи 4-го октября постановило препроводить Вамъ отзывы членовъ Комитета, Начальника Екатерин. жел. дор., К. Н. Ванифантьева, и Помощника Начальника Екатерин. жел. дор., А. С. Гутовскаго, разсматривавшихъ вопросъ въ его отношенiи къ нуждамъ Южнаго Района и въ частности Донецкаго Бассейна.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Бюро Комитета постановило довести до Вашего свѣдѣнiя раздѣляемыя Бюро соображенiя, высказанныя по поводу всей программы желѣзно-дорожнаго строительства Професоромъ П. Г. Рубинымъ, освѣтившимъ вопросъ съ точки зрѣнiя металлургической и въ соотвѣтствiи съ настоящимъ состоянiемъ развитiя производительныхъ силъ страны.

При такого рода разсмотрѣнiи вопроса приходится, къ сожалѣнiю, констатировать фактъ, что ни металлодобывающая, ни металлообрабатывающая промышленность Россiи, въ нынѣшнемъ ихъ положенiи, не даютъ увѣренности въ возможности выполнить намѣченное по программѣ ежегодное количество верстъ пути, при чемъ фактъ этотъ, принимая во вниманiе огромныя потребности военнаго времени и еще большую въ ближайшемъ послѣ войны перiодѣ для возстановленiя и ремонта, а также созиданiя новаго, очевидно, не нуждается въ подкрѣпленiи его доводами или цифрами.

Слѣдствiемъ этого является необходимость, съ одной стороны, особой тщательности въ оцѣнкѣ очередности постройки путей по степени ихъ надобности съ точки зрѣнiя будущей экономической и финансовой политики страны, и, съ другой, одновременное принятiе возможныхъ мѣръ къ созданiю металлодобывающихъ заводовъ. Предсѣдатель Комитета Л. Дмитрiевъ. За Завѣдующаго Дѣлами Комитета Инженеръ (подпись). Дѣлопроизводитель (подпись).

Копія письма Начальника Екатерининской ж. д. Председателю Екатеринославскаго Военно-Промышленнаго Комитета, Л. Н. Дмитріеву.

Милостивый Государь

Левъ Николаевичъ!

Возвращая при семъ присланные мнѣ Вами для разсмотрѣнія журналы Совѣщаній по выработкѣ плановъ желѣзнодорожнаго строительства, могу высказать нѣсколько соображеній, исключительно касающихся нашего южнаго района,—крайне нуждающагося, кромѣ цѣлаго ряда небольшихъ мѣстныхъ вѣтвей, съ цѣлью развитія каменноугольной и антрацитной промышленности, еще въ большихъ транзитныхъ линіяхъ, облегчающихъ вывозъ топлива изъ Донецкаго Бассейна или разгружающихъ перегруженные нынѣ узлы и направленія; въ числѣ послѣднихъ намѣчены линіи Москва-Штеровка и Орелъ-Лиманъ. Я полагалъ бы, что заранѣе фиксировать конечные пункты этихъ магистралей не слѣдуетъ, а достаточно впредь до окончательныхъ изслѣдованій ограничиться указаніемъ общаго направленія, т. е. намѣтить магистрали Москва-Донецкій Бассейнъ и Орелъ-Донецкій Бассейнъ. Обѣ магистрали Харьковъ-Пенза-Инза и Саратовъ-Каменоломни-Миллерово я нахожу необходимымъ соорудить въ самомъ ближайшемъ будущемъ, и въ отношеніи второй линіи полагалъ бы наиболѣе цѣлесообразнымъ вести ее на Миллерово, присоединивъ ее къ Донецкому Бассейну при посредствѣ слабо работающей Миллеровской вѣтви Екатерининской жел. дороги и затѣмъ дать выходъ изъ Донецкаго Бассейна непосредственно въ Маріуполь. Къ числу магистралей, необходимымъ къ сооруженію въ самое ближайшее время, я отношу также магистраль Козловъ-Святой Крестъ до соединенія съ Владикавказской дорогой, разгружающую Юго-Восточныя и Владикавказскую дороги и въ особенности Ростовскій узелъ, дающій нынѣ большія затрудненія какъ для существующихъ перевозокъ, такъ и для дальнѣйшаго развитія, не говоря уже о томъ, что эта магистраль, пройдя по совершенно новымъ и необслуженнымъ желѣзными дорогами районамъ, вызоветъ къ жизни новыя производительныя силы страны и дастъ кратчайшее соединеніе Кавказа съ Московскимъ и Петроградскимъ районами.

Изъ небольшихъ линій, имѣющихъ крупное значеніе и подлежащихъ къ постройкѣ въ самомъ непродолжительномъ времени я указалъ бы на линію Федоровка-Скадовскъ-Хорлы, создающую два новыхъ порта на Черномъ морѣ и дающую къ нимъ ближайшій выходъ изъ Донецкаго Бассейна и богатаго земледѣльческаго района, на линію Мерцалово-Краматоровка, дающую прямой выходъ изъ новаго Гришинскаго каменноугольнаго района на сѣверъ, въ обходъ загруженныхъ направленій и узловъ, и сокращающую подвозку флюссовъ къ заводамъ Дружковскому и Краматоровскому, на линію Долинская-Помошная-Умань, необходимую къ сооруженію хотя бы пока въ первой ея половинѣ Долинская-Помошная, съ цѣлью облегченія работы крайне перегруженнаго Знаменскаго узла, создающаго нынѣ большія затрудненія къ развитію перевозокъ.

Намѣченныя Совѣщаніями линіи Ворожба-Нижнеднѣпровскъ и Екатеринославъ-Александровскъ я отнесъ бы въ порядкѣ постройки ко второй очереди, причемъ относительно первой линіи полагалъ бы не фиксировать крайній пунктъ ея Нижнеднѣпровскомъ, а намѣтить, въ зависимости отъ постройки линіи Мерефа-Херсонъ и Гришино-Ровно, линію Ворожба—Екатеринославскій узелъ, включая г. Новомосковскъ.

Прошу принять увѣреніе въ совершенномъ почтеніи (подпись).

Копія отношенія Помощника Начальника Екатерининской жел. дор. А. С. Гутовскаго на имя Екатеринославскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета.

Вслѣдствіе письма Вашего отъ 14 сентября с. г. № 14328, имѣю честь Вамъ сообщить, что изъ разсмотрѣнія присланныхъ Вами журналовъ засѣданій Особаго междувѣдомственнаго Совѣщанія подъ предсѣдательствованіемъ Товарища Министра инженера Борисова и засѣданій Соединеннаго Совѣщанія подъ предсѣдательствованіемъ инженера Бубликова, я пришелъ къ слѣдующимъ соображеніямъ:

Выработанныя въ междувѣдомственномъ Совѣщаніи главныя положенія, кои легли въ основаніе для начертанія плана будущаго желѣзнодорожнаго строительства, слѣдуетъ признать вполнѣ правильными и отвѣчающими запросамъ экономической жизни государства—что-же касается порядка очередности постройки дорогъ, который былъ принятъ совѣщаніемъ, то таковой, по моему

мнѣнію, страдаетъ недостаточной опредѣленностью, въ особенности, если принять во вниманіе, что намѣченный планъ строительства обнимаетъ, прежде всего, ближайшій пятилѣтній періодъ времени.

Согласно списка дорогъ, указанныхъ въ приложеніи № 1, къ первой очереди отнесена постройка сѣти дорогъ длиною свыше 30.000 верстъ. Очевидно, что сѣть значительной длины не можетъ строиться въ одно время, если придерживаться строительнаго масштаба, принятаго совѣщаніемъ, 6000—7000 вер. въ годъ. Между тѣмъ многія изъ дорогъ, вошедшихъ въ составъ этой сѣти, имѣютъ первенствующее значеніе, почему время ихъ постройки должно быть твердо установлено будущимъ планомъ, начиная съ будущаго 1917 года. Въ виду сказаннаго, порядокъ очередности, выработанный соединеннымъ совѣщаніемъ заслуживаетъ, по моему мнѣнію, большого вниманія, почему и долженъ служить объектомъ при разсмотрѣніи даннаго вопроса.

А потому, разсмотрѣвъ списокъ дорогъ на страницѣ 36-ой съ точки зрѣнія интересовъ нашего Южнаго района, играющаго, какъ показала нынѣшняя война, столь грандіозную роль въ жизни государства, я полагаю необходимымъ сдѣлать слѣдующія замѣчанія:

А. Изъ линій первой очереди (1917 года):

1) Москва—Донецкій Бассейнъ (Штеровка),

6) Долинская—Помощная—Умань и

9) Саратовъ—Азовское море,

надо исключить изъ программы линію Долинская—Помощная—Умань, ибо къ сооруженію линіи на западъ отъ Долинской уже приступлено средствами казны, въ виду обстоятельствъ военнаго времени.

Кромѣ того, необходимо включить въ 1-ю очередь—постройку линіи Донецкій Бассейнъ—Ростовъ, которая, являясь прямымъ продолженіемъ линіи Москва—Донецкій Бассейнъ, вмѣстѣ съ южной частью линіи Саратовъ—Азовское море, дала бы возможность, путемъ сооруженія ряда подъѣздныхъ путей къ ней, развиться новому району минеральнаго топлива и полнѣе обслужить существующіе районы.

Существующими нынѣ линіями общаго пользованія въ четыреугольникѣ Ростовъ—Таганрогъ—Дебальцево—Миллерово невозможно обслужить районъ даже при наличіи нынѣшней, весьма значительной сѣти подъѣздныхъ путей, ибо всѣ почти линіи рас-

положены по водораздѣламъ и подходъ къ нимъ подъѣздныхъ путей весьма затруднителенъ.

Проведеніе новой линіи на Ростовъ дастъ лучшій выходъ Донецкому топливу на Кавказъ, при чемъ опасенія за пропускную способность Ростовскаго узла не должны имѣть мѣста, ибо Инженернымъ Совѣтомъ Министерства Путей Сообщенія общая схема Ростовскаго узла уже принята, съ устройствомъ еще двухъ отдѣльныхъ соединительныхъ вѣтвей въ Ростовѣ съ двумя мостами черезъ рѣку Донъ.

Б. Изъ линій 2-й очереди (1918—1920 г.):

1) Федоровка—Хорлы и Скадовскъ,
2) Козловъ—Св. Крестъ,
3) Ворожба—Нижнеднѣпровскъ (Новомосковскъ).
6) Орелъ—Лиманъ,
13) Краматорская—Гришино,
15) Цареконстантиновка—Маріуполь—Таганрогъ,
16) Екатеринославъ—Кичкасъ,

необходимо отмѣтить, прежде всего, неправильное наименованіе линіи № 13 и длину ея, ибо отъ Гришино часть желѣзнодорожнаго пути уже сооружена до разъѣзда Мерцалово 117 вер., а отъ Мерцалово до Краматорской—производятся Управленіемъ Екатерининской дороги изысканія, при чемъ длина этой части опредѣляется не въ (280—17=263 вер.), а всего только около 45-ти верстъ.

Означенная линія имѣетъ только мѣстное значеніе для Краматоровскихъ заводовъ, ибо она пройдетъ по залеганіямъ флюссовъ, нынѣ не разрабатываемыхъ.

Непонятнымъ является предположеніе о постройкѣ въ ближайшее время линіи № 14 (Цареконстантиновка—Маріуполь—Таганрогъ), часть которой въ Комиссіи подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія И. Н. Борисова именуется „Соединеніемъ 2-й Екатерининской и Маріуполемъ", ибо соединеніе 2-й Екатерининской съ Маріуполемъ имѣется въ Волновахскомъ узлѣ со времени постройки этой линіи.

Намѣчаемая линія, по существу своему, имѣетъ чисто мѣстное значеніе для вывоза, главнымъ образомъ, сельскохозяйственныхъ грузовъ и по значенію своему совершенно одинакова съ линіей Гришино-Бердянскъ (№ 14), намѣченной къ сооруженію въ послѣдующія (послѣ 1920 г.) очереди, куда и должна быть перенесена постройка этой линіи.

Тоже самое надлежитъ сказать и о линіи № 16 (Екатеринославъ—Кичкасъ), такъ какъ для государства безусловно важнѣе получить новыя линіи въ другихъ болѣе бѣдныхъ путями сообщеній районахъ, чѣмъ въ чисто сельскохозяйственномъ районѣ, рядомъ съ мощной водной артеріей, въ которую обращается Днѣпръ при рѣшенномъ уже его шлюзованіи и параллельно существующимъ линіямъ, съ одной стороны въ 50 верстъ Синельниково—Александровскъ, а съ другой,—новой дорогой Мерефа-Херсонской.

Кромѣ постройки новыхъ магистралей для мѣстнаго района особенно важное значеніе имѣетъ сооруженіе питательныхъ вѣтвей частнаго и общаго пользованія, перечень которыхъ разсматривается въ настоящее время Харьковскимъ Порайоннымъ Комитетомъ, при чемъ необходимѣйшими главнѣйшими мѣропріятіями, имѣющими преимущественное значеніе въ дѣлѣ развитія сѣти такихъ вѣтвей, явилось бы, во-первыхъ, субсидированіе предпріятій для сооруженія вѣтвей, а во-вторыхъ, предоставленіе права принудительнаго отчужденія земель для вѣтвей и права примыканія къ существующимъ путямъ въ принудительномъ порядкѣ, по отношенію къ послѣднимъ.

Инженеръ (подпись)

V. Отзывъ Забайкальскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета.

Выписка изъ протокола экстреннаго засѣданія Забайкальскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета отъ 9 октября 1916 г.

Присутствовали: Предсѣдатель Комитета Г. И. Гольшухъ, Товарищъ Предсѣдателя Г. А. Оболдуевъ, члены Правленія: А. Г. Гешъ, Н. М. Никоновъ, П. Ф. Веремьевъ, Я. І. Байчеръ, представители Читинскаго городского самоуправленія: Городской Голова Н. И. Савичъ, гласные Думы—М. И. Цвѣтневъ и П. А. Кузнецовъ, представители Забайкальскаго переселенческаго района: А. М. Черныхъ, Г. Я. Лебедевъ и г. Захаровъ, представитель Читинскаго Биржевого Комитета М. З. Чернинъ, представитель Читинскаго Комитета Союза Городовъ А. С. Кокоринъ, представитель Забайкальскаго Общества Сельскаго Хозяйства И. А. Глѣбовъ, представитель Верхнеудинскаго Военно-Промышленнаго Комитета В. В. Филипповъ, Областной Инспекторъ Осиповъ и Секретарь Комитета М. А. Ваксбергъ.

Председатель Комитета, открывъ засѣданіе, указалъ, что цѣлью созыва его является желаніе Правленія, совмѣстно съ приглашенными лицами, обсудить выработанный Особымъ Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ Тайнаго Совѣтника Борисова планъ желѣзнодорожнаго строительства на предстоящіе годы и внесенныя въ этотъ планъ Соединеннымъ Совѣщаніемъ Перевозочнаго Отдѣла Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета съ Комиссіей по желѣзнодорожнымъ вопросамъ при Совѣтѣ Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли поправки и измѣненія.

Путемъ такого обсужденія Правленіе надѣется получить возможность дать болѣе полное и обстоятельное заключеніе созываемому Центральнымъ Военно-Промышленнымъ Комитетомъ спеціальному съѣзду представителей Областныхъ Комитетовъ 20 сего октября.

Центральный Комитетъ въ циркулярѣ своемъ отъ 17 августа 1916 года за № 7000/10088 проситъ дать заключеніе о порядкѣ очереди и цѣлесообразности отдѣльныхъ линій, заключенныхъ въ списокъ вышеназванныхъ совѣщаній, а также и о новыхъ линіяхъ, которыя комитетами признаются желательными къ сооруженію въ первую очередь, но въ означенные списки не вошли.

Секретарь Комитета М. А. Ваксбергъ сдѣлалъ подробный докладъ о работахъ Междувѣдомственнаго Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ т. с. Борисова и Соединеннаго Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Члена Государственной Думы А. А. Бубликова о принципахъ, принятыхъ сими совѣщаніями въ основу желѣзнодорожной политики, мотивы Междувѣдомственнаго Совѣщанія какъ о группѣ желѣзнодорожныхъ линій, такъ и объ отдѣльныхъ линіяхъ при отнесеніи ихъ въ ту или иную очередь постройки, соображенія этого Совѣщанія по вопросу объ осуществленіи разработаннаго желѣзнодорожнаго плана (металлъ, рельсы, подвижной составъ, техническій персоналъ, привлеченіе частныхъ капиталовъ и т. д.), а также соображенія Соединеннаго Совѣщанія А. А. Бубликова при измѣненіяхъ составленнаго первымъ совѣщаніемъ плана.

Останавливаясь особеннно подробно на, близко касающихся интересовъ Забайкалья, дорогахъ Верхнеудинскъ—Кяхта и Ленской (Тулунъ — Усть-Кутъ, докладчикъ указалъ, что обѣ эти дороги (Ленскую по варіанту Тулунъ — Усть-Кутъ) Междувѣдомственное Совѣщаніе отнесло къ постройкѣ первой очереди; Верхнеудинскъ—Кяхта, какъ приближающую Монгольскій рынокъ къ нашей сѣти,

дающую желѣзнодорожный путь къ границѣ Монголіи и облегчающую съ ней торговыя сношенія, а Ленскую—какъ соединяющую золотопромышленные районы съ Россіей и Сибирью, обслуживающую новыя мѣста и устанавливающую сообщеніе между воднымъ путемъ и желѣзнодорожной сѣтью. Варіантъ Тулунъ—Усть-Кутъ былъ предпочтенъ въ виду этихъ соображеній, а также въ виду значительно меньшаго протяженія и стоимости другому варіанту—Иркутскъ—Бодайбо.

Соединенное Совѣщаніе А. А. Бубликова перенесло обѣ дороги въ линіи третьей очереди (подлежащія постройкѣ лишь послѣ 1920 г.), при чемъ мотивы такого измѣненія въ журналахъ Соединеннаго Совѣщанія не приведены и можно лишь полагать, что дороги эти, по мнѣнію Соединеннаго Совѣщанія, не обслуживаютъ уже обнаружившихся потребностей, а потому и не являются первоочередными (это объясненіе приведено въ запискѣ А. А. Бубликова г. Министру Путей Сообщенія).

По заслушаніи доклада Секретаря Комитета, Предсѣдатель предложилъ совѣщанію сначала остановиться на болѣе близко затрагивающихъ интересы Забайкалья—Кяхтинской и Ленской дорогахъ, а затѣмъ обсудить и вопросъ о всемъ доложенномъ планѣ желѣзнодорожнаго строительства.

Предложеніе это собраніемъ было принято.

А. По вопросу о линіи Верхнеудинскъ—Кяхта. Участниками совѣщанія было единодушно признано чрезвычайно важное государственное значеніе этой линіи. Дорога эта важна, въ противовѣсъ мнѣнію Соединеннаго Совѣщанія Бубликова, именно для удовлетворенія уже существующей потребности, для улучшенія способовъ передвиженія уже имѣющихся грузовъ. Указывалось на то обстоятельство, что дорога эта уже признана крайне необходимой высшими законодательными учрежденіями. Закономъ отъ 21 іюня отпущено на первоначальныя работы по постройкѣ 1.000.000 руб. и опредѣлена строительная стоимость сооруженія всей линіи въ 24.709.822 рубля.

Война, пріостановившая начало работъ по постройкѣ дороги, воочію показала всю насущную ея необходимость. Для закупки скота и мяса въ Монголіи, для нуждъ арміи командирована правительствомъ спеціальная экспедиція полковника Козлова. Закуплено около 5.000.000 пудовъ мяса и, при безграничныхъ богатствахъ скотоводнической Монголіи, вывозъ еще можетъ быть увеличенъ Бла-

годаря констатированному уже обѣдненію скотомъ, Монгольскій районъ съ его скотомъ представляется чрезвычайно важнымъ соединить рельсовымъ путемъ съ русской желѣзнодорожной сѣтью. Кромѣ того, одна изъ общихъ задачъ нашей желѣзнодорожной политики— путемъ предоставленія возможности удобнаго вывоза продуктовъ нашей промышленности, улучшать нашъ разсчетный и торговый балансъ. Съ этой стороны Монголія издавна была рынкомъ для русской фабричной промышленности и совершенно очевидно все важное значеніе для развитія торговыхъ сношеній съ Монголіей постройки Кяхтинской жел. дороги.

Указывавшіе на необходимость постройки дороги въ первую очередь члены совѣщанія (Г. А. Оболдуевъ, В. В. Филипповъ, А. М. Черныхъ и Г. Я. Лебедевъ) указывали между прочимъ, и на большое піонерное значеніе дороги. Она проходитъ по густо населеннымъ и удобнымъ для заселенія мѣстамъ западнаго Забайкалья, даетъ возможность развитія и вывоза природныхъ богатствъ района Чикоя. Дорогу, по мнѣнію указанныхъ лицъ, необходимо строить не только въ первую, но при томъ и въ ближайшую очередь: иначе, монгольскій рынокъ можетъ оказаться закрытымъ для русской промышленности. Уже и теперь замѣчается усиленіе нѣмецкаго вліянія въ Монголіи. Кромѣ того и японская промышленность, стремящаяся къ захвату обширныхъ китайскаго и монгольскаго рынковъ, составитъ весьма серьезную конкурренцію русской обрабатывающей промышленности, которая безъ удобныхъ путей вывоза безсильна будетъ бороться съ иностранными фабрикатами. Между тѣмъ въ Монголіи строится желѣзная дорога Урга—Калганъ, возможно дальнѣйшее соединеніе Кяхты съ Ургой и тогда значеніе дороги Верхнеудинскъ—Кяхта будетъ чрезвычайно значительно. Отмѣчалось въ засѣданіи чрезвычайно важное значеніе дороги въ военномъ и стратегическомъ отношеніяхъ. Необходимо соединеніе съ границей государства, тѣмъ болѣе, что районъ, прилегающій къ Кяхтѣ, въ случаѣ возникновенія столкновенія, можетъ явиться весьма важнымъ пунктомъ.

Въ силу всѣхъ этихъ соображеній совѣщеніе, единогласно признавъ линію Верхнеудинскъ—Кяхта подлежащей постройкѣ въ первую и ближайшую очередь, постановило просить Центральный Военно-Промышленный Комитетъ всемѣрно поддержать мнѣніе относительно этой дороги Междувѣдомственнаго Совѣщанія т. с. Борисова.

Б. Ленская дорога.

При обсужденіи вопроса о Ленской дорогѣ участниками совѣщанія А. М. Черныхъ и М. З. Черининымъ указано было на необходимость для Военно-Промышленнаго Комитета выдвинуть новый варіантъ соединенія золотоноснаго Бодайбинскаго района съ желѣзнодорожной сѣтью постройкой дороги Чита—Бодайбо. Биржевой Комитетъ, по заявленію его представителя М. З. Чернина, послалъ 4 октября слѣдующую телеграмму въ Комиссію о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ:

„Петроградъ, Въ Комиссію о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ копіи: Конгресъ Депутату Николаю Волкову, Новое Ренникову, Промторъ, Биржевыя, Рѣчь, День.

Чрезвычайныя обстоятельства переживаемаго военнаго времени предъявляютъ государству требованія о возможно скорѣйшемъ усиленіи добычи золота; проектируемая Ленская желѣзная дорога Иркутскъ—Бодайбо на всемъ протяженіи 1700 в. проходитъ по районамъ не имѣющимъ крупинки золота или присутствія промышленныхъ металловъ. Посему Читинскій Биржевой Комитетъ настаиваетъ на отклоненіи постройки въ первую очередь Ленской дороги, проситъ о включеніи на ея мѣсто желѣзной дороги Чита—Бодайбо, проходящей сплошь богатой прочими металлами колоссальной Баргузинской тайгѣ, пространствомъ 40 милліон. десятинъ, ибо для развитія золотопромышленности необходимо имѣть въ виду не только конечный пунктъ дороги—Ленскій золотой районъ, который можетъ вскорѣ истощиться, но весьма важно также строить дорогу на Бодайбо по мѣстностямъ, обладающимъ огромнѣйшими золотоносными площадями. Таковыя имѣются въ примыкающей къ Бодайбо Баргузинской тайгѣ и Олекминской системѣ, которыя прорѣжетъ Чита—Бодайбо Такія соображенія также раздѣлялись бывшимъ товарищемъ министра торговли Коноваловымъ въ Междувѣдомственномъ Совѣщаніи въ Иркутскѣ въ маѣ 1916 года. Помимо сего, дорога Чита—Бодайбо вдвое короче Ленской, всего около 850 верстъ. Переселенческое Управленіе и Совѣтъ Съѣзда Золотопромышленниковъ Баргузинской тайги высказываются за варіантъ Чита—Бодайбо, ибо прорѣжетъ всѣ 100 дѣйствующихъ золотыхъ пріисковъ, дастъ колоссальный толчекъ развитію новыхъ пріисковъ, также другихъ отраслей горнопромышленности и скотоводства, которому послѣ войны принадлежитъ огромное будущее, оживитъ богатую олекминскую и алданскую золотопромышленныя системы, кореннымъ обра-

зомъ преобразитъ экономическій укладъ Забайкалья и Якутской области и пріобщитъ далекія таежныя золотопромышленныя окраины къ культурѣ. Комитетомъ составляется записка для представленія въ Комиссію о новыхъ дорогахъ. Подробный докладъ по этому вопросу высылаемъ дополнительно. (Подписалъ) Предсѣдатель (подпись)".

Предсѣдатель Комитета напоминаетъ, что необходимо раньше разрѣшить вопросъ объ отношеніи Комитета къ намѣченному Совѣщаніями варіанту Ленской дороги (Тулунъ—Устъ Кутъ) и относительно очередности постройки сего варіанта.

Собраніе единогласно постановило: въ виду намѣчаемаго новаго направленія Чита—Бодайбо воздержаться отъ рѣшенія вопроса о томъ, къ какой категоріи отнести Ленскую дорогу по намѣченному Совѣщаніями варіанту Тулунъ—Устъ Кутъ и перейти къ обсужденію вопроса о дорогѣ Чита—Бодайбо.

А. М. Черныхъ и М. З. Черннинъ, доказывая необходимость постройки дороги по направленію Чита—Бодайбо, ознакомили собраніе съ исторіей вопроса. Еще 10 лѣтъ тому назадъ американскій инженеръ де-Лобель, по порученію американской компаніи, намѣревался произвести изысканія для постройки Великаго Трансатлантическаго пути, который долженъ былъ по идеѣ соединить Аляску, Баргузинскую и Бодайбинскую тайги. Предполагалось затратить 300 милліоновъ и было поставлено лишь одно условіе — предоставленіе права изысканій и разработки горныхъ богатствъ въ районѣ дороги. Это указываетъ лишь на то, что американцы отлично сознавали, какія огромныя богатства лежатъ въ нѣдрахъ тайги, по которой они хотѣли провести дорогу и затратить сотни милліоновъ. Условіе американцевъ не было принято и золотоносныя площади попрежнему очень далеки отъ желѣзнодорожныхъ линій. Между тѣмъ отсутствіе путей сообщенія въ золотоносномъ районѣ приноситъ огромный ущербъ Россіи. Съ одной стороны цѣна добываемаго золота, благодаря большимъ расходамъ по его вывозу, по доставкѣ продуктовъ, по оплатѣ труда неизбѣжно значительно и непропорціонально возрастаетъ, съ другой—самая золотая промышленность не можетъ нормально развиваться, такъ какъ при отсутствіи путей сообщенія невозможной становится доставка машинъ для добычи руднаго золота.

Кромѣ того, по мнѣнію А. М. Черныхъ, районъ, по которому должна пройти дорога Чита—Бодайбо, очень удобенъ по своимъ

условіямъ для колонизаціонныхъ цѣлей. Имѣются всѣ данныя для хорошаго развитія пушного и рыболовнаго промысловъ. Огромный районъ Баргузинской тайги въ 11—12 милліоновъ десятинъ пріобщится къ культурной жизни.

Количество добываемаго нынѣ въ Баргузинской тайгѣ золота (60 пудовъ) ничтожно по сравненію съ возможными результатами правильной эксплоатаціи ея нѣдръ. По мнѣнію А. М. Черныхъ, добыча золота можетъ по Баргузинской тайгѣ увеличиться при соединеніи ея удобными путями сообщенія до 500 пудовъ.

Участниками Совѣщанія были отмѣчены сравнительныя преимущества новаго варіанта передъ принятой Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ линіей Тулунъ—Устъ Кутъ и выдвинутой Иркутскомъ линіей Иркутскъ—Бодайбо. Выгодное преимущество по сравненію съ линіей Тулунъ—Устъ Кутъ—въ томъ, что она даетъ сплошное соединеніе Бодайбинской системы съ Сибирью рельсовымъ путемъ. Кромѣ того, по сравненію съ обоими старыми варіантами, новый даетъ самое краткое соединеніе (всего 850 верстъ) золотоноснаго района съ желѣзной дорогой, проходитъ по мѣстамъ чрезвычайно обильнымъ природными богатствами и при томъ даетъ возможность соединить нѣсколько „золотыхъ“ районовъ (Бодайбинскій, Баргузинскій и Верхне-Амурскій). Цѣль всѣхъ плановъ „Ленской“ дороги—главнымъ образомъ—усиленіе добычи золота. Въ этомъ отношеніи едва ли не болѣе важнымъ является соединеніе рельсовымъ путемъ Баргузинской тайги, мало разработанной и изученной, тогда какъ истощеніе Ленской системы золотомъ въ литературѣ констатировано.

Для Баргузинской тайги желѣзная дорога можетъ сыграть колоссальную роль въ смыслѣ лихорадочнаго ея оживленія и сильнаго поднятія добычи золота.

Примѣръ Амурской желѣзной дороги, постройка которой вызвала къ жизни рядъ пріисковъ въ ея районѣ, блистательно доказываетъ огромное значеніе желѣзныхъ дорогъ въ дѣлѣ добычи золота.

Выяснилось также, что бывшій въ минувшемъ 1915 году въ Сибири Товарищъ Министра Торговли Коноваловъ, убѣдившись на мѣстѣ во всѣхъ преимуществахъ новаго варіанта по сравненію со старымъ, заявилъ себя офиціально сторонникомъ дороги Чита—Бодайбо.

Переселенческое Вѣдомство придаетъ также огромное значеніе

проложенію дорогъ въ тайгѣ и по заявленію А. М. Черныхъ Главное Переселенческое Управленіе распорядилось въ ближайшемъ же будущемъ составить смѣту на сооруженіе колесной дороги до Баумты.

Собраніе, въ виду этого, единодушно признало болѣе цѣлесообразнымъ съ точки зрѣнія государственныхъ и мѣстныхъ интересовъ соединеніе Бодайбо съ Читой, чѣмъ Иркутскомъ, или чѣмъ линія Тулунъ—Устъ Кутъ.

Разногласія возникли лишь по вопросу объ очередности ея постройки М. З. Чернинъ, А. С. Кокоринъ, А. М. Черныхъ и другіе, исходя изъ вышеизложенныхъ соображеній, а также указывая на огромную нужду въ золотѣ, которая будетъ ощущаться хотя бы для уплаты процентовъ по займамъ, находили необходимымъ постройку дороги въ первую очередь.

Между тѣмъ, намѣченный Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ планъ желѣзнодорожнаго строительства охватываетъ постройку сѣти желѣзныхъ дорогъ въ теченіе 5 лѣтъ въ 31.346 верстъ стоимостью въ 4,7 милліардовъ рублей. Поэтому стоимость дорогъ очень важный факторъ при опредѣленіи вопроса о ея очередности. При обсужденіи въ Междувѣдомственномъ Совѣщаніи вопроса, о Ленской дорогѣ указывалось, что даже при увеличеніи добычи золота до 1.000 пудовъ не представляется смысла тратить 200 милліоновъ на дорогу и приплачивать ежегодно гарантіи казны. Въ отношеніи же дороги Чита—Бодайбо совершенно неизвѣстенъ этотъ моментъ.

Колонизаціонная точка зрѣнія, а также соображенія объ оживленіи огромныхъ площадей тайги, несмотря на колоссальное ихъ мѣстное значеніе, не могутъ явиться рѣшающими факторами при отнесеніи дороги въ категорію первоочередныхъ, такъ какъ изъ плана Междувѣдомственнаго Совѣщанія видно, что въ рельсовомъ пути въ первую очередь нуждаются районы, имѣющіе на то гораздо больше основаній съ государственной точки зрѣнія.

Что касается необходимости увеличенія добычи золота для уплаты имъ государственныхъ долговъ и %% по нимъ, то указывалось, что единственная возможность справиться съ грядущимъ финансовымъ кризисомъ заключается не въ увеличеніи запасовъ золота, а въ развитіи производительныхъ силъ страны, усиленіи ея промышленности, правильной таможенной политикѣ и т. п.

Поэтому предлагалось лишь выдвинуть новый варіантъ Чита—Бодайбо, указавъ всѣ его выгоды и преимущества по сравненію со

старыми варіантами и все огромное значеніе дороги для золотопромышленности и для тайги, не предрѣшая вопроса объ очереди, въ какую она должна быть построена.

Баллотировкой выяснилось, что за отнесеніе дороги Чита—Бодайбо въ первую очередь высказывается 9 человѣкъ, а за второе предложеніе также 9 человѣкъ (въ томъ числѣ Предсѣдатель Комитета).

Поэтому постановлено оба мнѣнія представить Центральному Военно-Промышленному Комитету.

Затѣмъ, обсудивъ докладъ о планѣ желѣзнодорожнаго строительства, Совѣщаніе единогласно признало, несмотря на нѣкоторые дефекты, болѣе правильнымъ и соотвѣтствующимъ нуждамъ страны планъ, выработанный Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ т. с. Борисова, чѣмъ планъ Соединеннаго Совѣщанія А. А. Бубликова.

Въ виду обсужденія всѣхъ вопросовъ, подлежащихъ разрѣшенію Собранія, Предсѣдатель Комитета, выразивъ благодарность откликнувшимся на приглашеніе Правленія и помогшимъ ему разобраться со сложнымъ вопросомъ представителямъ правительственныхъ и общественныхъ, объявилъ засѣданіе закрытымъ.

V. Отзывъ Зауральскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета.

Выписка изъ протокола 27-го

Засѣданія Зауральскаго областного Военно-Промышленнаго, Комитета 14 октября 1916 года.

На засѣданіи присутствовали: Предсѣдатель Комитета В. А. Лаптевъ, замѣститель предсѣдателя Г. П. Степановъ, члены Комитета: І. Ф. Бакалинскій, Н. Н. Кудринъ, В. И. Филипповъ, В. П. Туркинъ, Л. Г. Степановъ, М. И. Цвѣтковъ, М. С. Полосинъ, В. К. Плехановъ, В. М. Венцель, С. В. Орленковъ, П. К. Владимирцевъ, и техникъ Комитета А. С. Зубаревъ.

На обсужденіе ставится вопросъ о желѣзнодорожномъ строительствѣ. Заслушано предложеніе Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета отъ 7 сентября с. г. за № 7314/103254 и перечень новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, предполагаемыхъ къ сооруженію. При разсмотрѣніи списка Комитетъ остановился лишь на тѣхъ линіяхъ, которыя такъ или иначе обслуживаютъ мѣстный районъ.

Комитетъ остановился на слѣдующихъ линіяхъ (списокъ, принятый междувѣдомственными совѣщаніями подъ предсѣдательствомъ товарища министра И. П. Борисова 30 іюня 1916 г.):

№ 5. Котласъ-Сороки. Въ виду того, что эта линія разгрузитъ Котласскую дорогу и дастъ грузамъ выходъ къ незамерзающему порту, признано желательнымъ отвести эту линію къ числу линій первой очереди.

Н. И. Герасимовъ доложилъ Комитету, что такое же постановленіе вынесено и на совѣщаніи при Челябинскомъ Биржевомъ Комитетѣ при участіи представителей Городского и Земскаго Самоуправленія, состоявшемся 13 октября.

№ 26. Уральскъ-Царицынъ. Собраніе высказалось за постройку въ первую очередь, т. к. эта линія, соединившись чрезъ Илецкъ-Оренбургъ съ Орскомъ, Троицкомъ и Кустанаемъ, значительно разгрузитъ Самарскую линію и дастъ ближайшій выходъ хлѣбнымъ грузамъ этого района къ Черноморскимъ портамъ.

№ 50. Екатеринбургъ-Мишкино или Курганъ.

Оглашается записка объ экономическомъ значеніи линіи Шадринскъ-Звѣриноголовская.

Комитетъ, обсудивъ детально вопросъ, призналъ, что линія отъ Екатеринбурга должна идти не на Курганъ, а на Мишкино, съ продолженіемъ на Куртамышъ-Звѣриноголовская и дальше на Атбаксаръ. При этомъ было указано, что постройка линіи отъ Кургана на Атбаксаръ не будетъ выгодной, такъ какъ пройдетъ по солончаковой степи, не пригодной для заселенія, тогда какъ линіи Мишкино-Звѣриноголовская-Атбаксаръ проходитъ по хлѣбороднымъ частямъ Челябинскаго и Кустанайскаго уѣздовъ, даетъ большую площадь плодородныхъ мѣстъ подъ заселеніе. Кромѣ того, по этой линіи имѣются запасы каменнаго угля, азбеста и другихъ ископаемыхъ. Хотя мѣсторожденія угля и не изслѣдованы, но уже то обстоятельство, что мѣстные кузнецы пользуются этимъ углемъ для своихъ кузницъ, говоритъ за то, что уголь этотъ хорошаго качества. Вообще эта линія, съ продолженіемъ ея до Атбаксара, будетъ имѣть громадное значеніе не только для мѣстнаго края, но и для всей Россіи, такъ какъ будетъ снабжать хлѣбомъ, а также и углемъ и другими ископаемыми, и потому должна строиться въ первую очередь.

Совѣщаніе при Челябинской Биржѣ также высказалось за эту линію съ продолженіемъ до Атбаскара.

Членъ Комитета В. А. Семеинъ вноситъ предложеніе о необходимости постройки въ первую очередь линіи Синарская-Челябинскъ, протяженіемъ въ 100—125 верстъ по слѣдующимъ соображеніемъ:

1. Стоверстная линія Синарская-Челябинскъ соединитъ два желѣзнодорожныхъ района въ огромную магистраль: Тавда-Туринскъ-Егоршино-Богдановичи-Синарская-Челябинскъ-Троицкъ, а въ недалекомъ будущемъ Орскъ-Оренбургъ-Уральскъ-Царицынъ, и въ настоящее время завершитъ строительство соединеніемъ прямымъ путемъ лѣсного сѣвера Приуралья, со степнымъ югомъ: Тавда-Кустанай, Алапаевскъ-Кустанай.

2. Мѣстное значеніе этой линіи огромно уже потому, что линія Синарская-Челябинскъ, протяженіемъ въ сто верстъ, сокращаетъ разстояніе рельсоваго пути отъ Шадринска и Каменскаго завода до Челябинска болѣе, чѣмъ на 200 верстъ, то есть болѣе суточнаго пробѣга пассажирскаго поѣзда.

3. Линія Синарская-Челябинскъ сокращаетъ разстояніе отъ участка Омской жел. дор. Богдановичи-Тюмень до Челябинскаго узла на 140—150 верстъ, т. е. на суточный пробѣгъ товарнаго поѣзда.

4. Значительно сокращаетъ разстояніе отъ Ирбита, Егоршино, Алапаевска до Челябинскаго узла.

5. Облегчаетъ работу всегда загруженнаго Екатеринбургского узла.

6. Дастъ и новые грузы въ видѣ алебастра, извести, угля, желѣзной руды.

7. Будетъ способствовать развитію кустарной промышленности края, богатаго безплатной водяной силой, густымъ населеніемъ; края, отдѣленнаго отъ Екатеринбургъ-Челябинской жел. дор. Уральскими горами и тяготѣющаго пока къ Челябинску.

Заслушавъ сообщеніе, Комитетъ присоединяется къ мнѣнію докладчика и постановилъ выразить пожеланіе о крайней необходимости постройки этой линіи въ первую очередь.

VI. Отзывъ Казанскаго Биржевого Комитета.

Телеграмма отъ 18-го октября 1916 года.

Въ Государственную роспись вносятся кредиты на сооруженіе въ первое пятилѣтіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ, признанныхъ наиважнѣйшими какъ въ стратегическомъ, такъ и въ экономическомъ отношеніяхъ. Казанскія биржа, земство и городъ непрерывно въ теченіи семи лѣтъ ходатайствовали передъ министерствами о сооруженіи Заволжской дороги, нынѣ означенная дорога включена въ общій списокъ дорогъ, предположенныхъ къ постройкѣ. Казанское Биржевое Общество, признавая, въ виду полнаго бездорожья района за Заволжской желѣзнодорожной линіей, имѣющей соединить Юго-Восточную Россію и Среднюю Азію съ Сѣверомъ черезъ городъ Казань, весьма серьезное государственное значеніе и считая сооруженіе Заволжской дороги крайней и неотложной необходимостью, ходатайствуетъ и убѣдительнѣйше проситъ Центральный Военно-Промышленный Комитетъ, при обсужденіи и разрѣшеніи вопроса о порядкѣ постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ, начатіе работъ по сооруженію Заволжской желѣзнодорожной линіи отнести къ первому году проектированнаго желѣзнодорожнаго строительства. По уполномочію Казанскаго Биржевого Общества. Биржевой Комитетъ. (Подписалъ) Предсѣдатель Оконишниковъ.

VII. Отзывъ Казанскаго Военно-Промышленнаго Комитета.

Отношеніе отъ 12 октября 1916 г. за № 3129.

Вслѣдствіе циркулярнаго отношенія Перевозочнаго Отдѣла Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета отъ 17 августа с/г. за № П.Е. 7314, Казанскій Областной Военно - Промышленный Комитетъ имѣетъ честь препроводить въ Центральный Комитетъ заключеніе свое по вопросамъ: 1) о порядкѣ очереди и цѣлесообразности отдѣльныхъ линій желѣзныхъ дорогъ, включенныхъ въ препровожденный при циркулярѣ списокъ и 2) о новыхъ линіяхъ, которыя Комитетомъ признаются желательными къ сооруженію въ первую очередь и которыя не вошли въ препровожденный списокъ.

1) По вопросу о порядкѣ очереди и цѣлесообразности линій желѣзныхъ дорогъ, проектированныхъ въ присланномъ спискѣ.

Прежде всего Казанскій Областной Комитетъ не можетъ не выразить своей радости при видѣ дѣятельно начавшейся разработки плана правильнаго желѣзнодорожнаго строительства и не можетъ также не высказать своего мнѣнія о правильности взглядовъ на послѣдовательность и цѣлесообразность проведенія линій желѣзныхъ дорогъ въ ихъ постепенности, установленныхъ на засѣданіяхъ Особаго Междувѣдомственнаго Совѣщанія по выработкѣ плана желѣзнодорожнаго строительства въ апрѣлѣ—іюнѣ 1916 г. и въ Соединенномъ Совѣщаніи Перевозочнаго Отдѣла Центральнаго Комитета и Комиссіи при Совѣтѣ Съѣздовъ Представителей Торговли и Промышленности 8 іюля 1916 г. Въ этихъ взглядахъ рѣзко проводилась граница между желѣзнодорожными линіями государственнаго и мѣстнаго значенія. Взглядъ этотъ раздѣлялся многими и ранѣе. Настоящія переживанія заставляютъ думать, что такой рѣзкой границы между дорогами государственнаго и мѣстнаго значенія въ дѣйствительности не существуетъ. Всякая линія желѣзной дороги, дающая возможность быстраго сообщенія съ центрами административными, или торговыми, или промышленными—въ силу этого есть уже не только линія мѣстнаго значенія, но постольку же и государственнаго. Точно также и взглядъ на важность постройки въ самую первую очередь желѣзныхъ дорогъ для разгрузки нѣкоторыхъ центральныхъ линій грузами есть явленіе временное, явленіе вызванное текущимъ моментомъ и не можетъ продолжаться долѣе окончанія войны, что, съ Божьей помощью, не за горами, а затѣмъ разгрузка произойдетъ сама собой. Ставить на первый планъ такія линіи уже и потому едва ли справедливо, что удовлетворить требованія момента онѣ не поспѣютъ вполнѣ до окончанія войны. Казалось бы, начиная усиленное желѣзнодорожное строительство, слѣдовало на первый планъ поставить именно тѣ линіи, которыя связываютъ болѣе отдаленныя части громаднѣйшаго государства съ центральными его частями и сосѣдями, не взирая на относительно большую общую цѣнность постройки ихъ сравнительно съ разгрузочными линіями. Миновало время, когда думали, что желѣзныя дороги должны соединить между собой уже опредѣлившіяся единицы, важныя въ военномъ, торговомъ, промышленномъ отношеніи. Теперь настало время когда сами желѣзныя дороги должны вызывать своимъ появле-

ніемъ торгово-промышленную жизнь въ связи съ военнымъ и административнымъ значеніемъ ихъ. Такая перемѣна взгляда указывается совершившимися фактами—стоитъ взять любой городъ, гдѣ устраиваются или трамваи или другіе улучшенные пути сообщенія, и немедленно же отмѣчается развитіе жизни въ мѣстахъ, соединенныхъ съ центромъ. Въ большомъ масштабѣ примѣромъ можетъ служить Сибирская желѣзная дорога, вполнѣ измѣнившая въ сферѣ своего вліянія народную жизнь, а это измѣненіе вкладываетъ свою долю вліянія на жизнь общественную. Если бы мы имѣли нѣсколько подобныхъ линій, какъ Сибирская, то мы не очутились бы въ такомъ печальномъ положеніи относительно средствъ питанія, въ какомъ находимся нынѣ. Вообще, при нашихъ громадныхъ пространствахъ предпочесть слѣдуетъ прокладку сначала магистралей, хотя бы одноколейныхъ, увеличивая провозоспособность ихъ другими способами, вполнѣ возможными (увеличеніе подвижного состава, лучшая планомѣрность грузового движенія и т. п.). Указаніе въ Совѣщаніяхъ на большую стоимость такихъ линій никоимъ образомъ не должно останавливать немедленной постройки ихъ, ибо, какъ уже выше сказано, и какъ наблюдается въ дѣйствительности, такія линія вызываютъ сами къ жизни и передвиженію продукты производства какъ мѣстныхъ, такъ и пришлыхъ силъ, что неизбѣжно повышаетъ общегосударственные доходы въ видѣ разныхъ налоговъ и сборовъ.

Въ виду такихъ соображеній нельзя вполнѣ согласиться со спискомъ линій желѣзныхъ дорогъ, принятыхъ въ постепенности ихъ Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ 30 іюня 1916 года къ постройкѣ въ первую очередь.

Не возражая вообще противъ установленной Совѣщаніемъ 30 іюня 1916 года постепенности устройства рельсовыхъ путей въ ближайшее пятилѣтіе, выработанное при участіи спеціалистовъ желѣзнодорожнаго строительства и свѣдущихъ лицъ, Казанскій Военно-Промышленный Комитетъ находитъ особенно нецѣлесообразнымъ отнесеніе такъ называемой „Заволжской“ линіи дорогъ, отъ Мантурова черезъ Казань на Оренбургъ, къ линіи, которая должна строиться не въ первый годъ утвержденія плана желѣзнодорожнаго строительства.

Проектъ сооруженія Заволжской линіи желѣзныхъ дорогъ, выдвинутый Казанскимъ Губернскимъ Земствомъ еще въ 1909 году, подробно и обстоятельно освѣщенный представителями Казанскаго

края на совѣщаніяхъ въ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ ноябрѣ 1915 г., а также и въ засѣданіяхъ Междувѣдомственнаго Совѣщанія въ апрѣлѣ—іюнѣ 1916 года, долженъ бы быть поставленъ во главѣ линій, назначенныхъ къ немедленной, безъ всякаго отлагательства, постройкѣ, какъ соединяющій югъ и сѣверъ Россіи въ такой мѣстности ея, гдѣ такого соединенія до сего времени нѣтъ, и въ то же время связывающій юго-восточный край (Приуралье, Средне-азіатскія владѣнія Россіи) съ центромъ Россіи и съ Балтійскими портами и, кромѣ того, вызывающій къ болѣе дѣятельной жизни совершенно нетронутыя плодородныя мѣстности между Волгой и Уральскими горами, имѣющія уже и сейчасъ 40—45 человѣкъ населенія въ среднемъ на 1 кв. версту, а также и лѣсныя пространства къ сѣверу отъ Волги, удаленныя отъ сплавныхъ рѣкъ. Такія благопріятныя условія должны были бы дать Заволжской линіи первенство между предполагаемыми къ постройкѣ рельсовыми путями. Необходимость Заволжской желѣзнодорожной линіи яснѣе всего доказывается уже тѣмъ, что Министерство Путей Сообщенія само даже, еще въ 1913 году, остановилось на проектированіи этой линіи; важность этой линіи какъ для мѣстностей ея прохожденія, такъ и для государства подтвердилась какъ въ засѣданіяхъ перечисленныхъ Совѣщаній представителями Заволжскаго края, такъ и ходатайствами какъ Земствъ, такъ и Городовъ, въ томъ числѣ и Казанской Городской Думы отъ 3-го ноября 1915 года.

Въ виду изложеннаго, Казанскій Военно-Промышленный Комитетъ обращается къ Центральному Комитету съ просьбой принять всѣ мѣры къ включенію Заволжской магистрали отъ Сѣверной желѣзной дороги черезъ Казань на Оренбургъ въ постройку перваго же года по утвержденіи плана желѣзнодорожнаго строительства, при чемъ Комитетъ проситъ поддерживать присоединеніе этой магистральной линіи по тѣмъ именно направленіямъ, которыя опредѣлены и Министерствомъ Путей Сообщенія, и Казанскимъ Губернскимъ Земствомъ, и Казанской Городской Думой, и представителями Уфимской и Оренбургской губерній, т. е. отъ станціи Сѣверной желѣзной дороги Галичъ или Мантурово черезъ города Макарьевъ, Варнавинъ, Царевосанчурскъ, Царевококшайскъ, Казань, Чистополь, Бугульму, с. Абдулино и Оренбургъ.

2. По вопросу о желѣзнодорожномъ строительствѣ второго пятилѣтія Казанскій Военно-Промышленный Комитетъ не имѣетъ

возраженій противъ списка линій, предположенныхъ къ постройкѣ Совѣщаніемъ подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра И. Н. Борисова 30-го іюня 1916 года. (Подписали) Товарищъ Предсѣдателя Комитета (подпись). Секретарь (подпись).

VIII. Отзывъ Николаевскаго на Амурѣ Областного Военно-Промышленнаго Комитета.

Телеграмма отъ 20 октября с. г.

Городъ Николаевскъ на Амурѣ не можетъ успокоиться предложеніемъ третьей очереди въ проектѣ соединенія его желѣзною дорогой съ сѣтью Имперіи, и въ такомъ рѣшеніи Комиссіи Вѣдомства Путей Сообщенія усматриваетъ не только пренебреженіе къ его правамъ имперскаго внѣшняго порта, историческаго естественнаго колонизаціоннаго центра богатой окраины, давшей завоевателей Аляски, Курильскихъ острововъ и владычества въ сѣверной части Тихаго океана, но и несправедливую оцѣнку ближайшаго будущаго, къ которому должна готовиться наша родина послѣ страшнаго испытанія военной грозы. Въ ожиданіи пересмотра вопроса, въ соотвѣтствіи съ дѣйствительными интересами страны, передъ лицемъ широкой гласности и отвѣтственности передъ ближайшими потомками нашими, если даже не современниками, многочисленное собраніе гражданъ Николаевска на Амурѣ вновь аппелируетъ къ защитѣ его единодушнаго требованія, диктуемаго не своекорыстными видами, а внимательнымъ изученіемъ дѣла на мѣстѣ—поставить желѣзную дорогу Алексѣевскъ-Николаевскъ въ первую очередь. Только при твердомъ намѣреніи удержать естественный ростъ жизни Дальняго Востока, только при инертномъ отношеніи къ нуждамъ планомѣрнаго развертыванія дремлющихъ силъ государственнаго техническаго хозяйства можно было четыре года тому назадъ ограничиться подачкой въ видѣ колесной дороги Алексѣевскъ - Селемджа - Керби - Имгунъ - Николаевскъ. Старый методъ медлительнаго вѣдомственнаго поспѣшенія, при сознаніи недостатка просвѣщенныхъ руководителей и отсутствія кадровъ техническихъ исполнителей, могъ удовлетвориться половинчатымъ рѣшеніемъ новшествъ. Приниципіально казалось признаннымъ, что оригинальный въ климатическомъ отношеніи край, заставлявшій своихъ обитателей шесть мѣсяцевъ въ

году напряженно работать и шесть мѣсяцевъ спать въ берлогѣ, все же полонъ возможностей вознагражденія и учиненія человѣку, вооруженному надлежащей техникой, способенъ вознаградить сторицею тѣ поколѣнія, которыя уже легли костьми здѣсь въ ожиданіи великихъ благъ, которыми манитъ не переставая мѣстная природа; казалось, что положено начало такому подъему окраины, заслуженному бывшими испытаніями и лишеніями, для обезпеченія великаго экономически самостоятельнаго положенія передъ лицомъ болѣе счастливыхъ въ климатическомъ и другихъ отношеніяхъ сосѣдей конкурентовъ—Манчжуріи и Кореи, потому что было рѣшено строить портъ на Сахалинѣ, создать тамъ углепромышленность, было рѣшено строить портъ въ Николаевскѣ, создать здѣсь сосредоточіе движенія грузооборотовъ по Охотскому, Камчатскому краю. Мѣстные дѣятели получили возможность страстнаго, съ глубокимъ критическимъ анализомъ, обмѣна мнѣній по ближайшему будущему запросу окраины, по вопросу, гдѣ быть желѣзодѣлательному заводу: на Сахалинѣ ли—на мѣстѣ угольнаго мѣсторожденія, въ посту ли святой Ольги—мѣстѣ обнаруженія запасовъ доброкачественной испытанной желѣзной руды въ 400 милліоновъ пудовъ уже развѣданныхъ. Николаевскъ, самъ стоящій на желѣзѣ, готовился видѣть мѣстныя верфи для изготовленія морскихъ судовъ, механическіе заводы съ оборудованіемъ для изготовленія моторовъ и поставляющіе рельсы для спящей, просыпающей вѣка, дремавшей Сибири. И такая картина рисовалась при старомъ методѣ импульсивнаго прогресса края, зависящаго отъ энергіи высшей благосклонной къ окраинѣ администраціи, чуткость каковой къ реальнымъ нуждамъ края проявляется полосой въ зависимости отъ управляющихъ лицъ. Но набѣжавшій шквалъ военной невзгоды многое перемѣнилъ. Для всѣхъ ясно, что родина призывается къ мощному напряженію творческихъ силъ, чтобы быть въ состояніи залѣчить свои раны, уврачевать открывшіеся дефекты слабаго техническаго оборудованія въ области промышленности, землеустройства. Для всѣхъ ясно, что проведеніе грунтовой магистрали Алексѣевскъ-Селемджа - Керби - Имгунъ - Николаевскъ знаменуетъ лишь развитіе старой измельчавшей золотопромышленности, что вовсе не можетъ удовлетворить ни края, ни Имперіи. Для всѣхъ ясно, что золотопромышленникъ дошелъ до предѣловъ минимума техники, предоставляя разработку невѣжественному желтому рабочему муравью, не сохранившему даже элементарныхъ требованій жизнен-

ныхъ удобствъ, не позволяющему конкурировать съ нимъ господину земли нашей—русскому работнику. И при шоссейной дорогѣ этотъ процессъ построенія прибыли золотопромышленника на эксплоатаціи слѣпой рабочей силы только и можетъ прогрессировать. Ясно, что колесная дорога, какъ факторъ экономически здороваго подъема, является анахронизмомъ, что она въ дѣйствительности создаетъ миражъ благоустроенія края, вредитъ дѣйствительнымъ интересамъ русскаго народа дѣлу колонизаціи потому что по линіи того же наименьшаго сопротивленія неминуемо должна идти и вся промышленная жизнь окраины, захватывая все большую область эксплоатаціи беззастѣнчивой живой желто-рабочей силы, сосредоточивая на ней свою энергію вмѣсто творчества техническаго. Будущность края на одной золотопромышленности съ желтымъ трудомъ, хотя бы подбирающей розсыпи удесятеренныя, съ самымъ бѣднымъ промышленнымъ содержаніемъ золота въ 15 долей, промываемыхъ нынѣ только драгами немногочисленными, тогда какъ для вольныхъ старателей требуется не менѣе 60 долей, основаться не можетъ, не должна. Золото—только магнитъ для притока въ дебри тайги жилья, но обиталище это непрочно, временнаго характера. Ключъ дѣйствительнаго владѣнія краемъ—желѣзная промышленность съ желѣзообрабатывающими заводами; только удешевленіе на мѣстѣ орудій, инструментовъ, машинъ дастъ возможность широко утилизировать богатства природы, дастъ уютный очагъ русскому колонисту, который обогащаться усиленно долженъ техническими познаніями и примѣненіемъ въ жизни не ручного труда, а механическаго. И для возможности проникновенія въ глубь Сибири собственныхъ желѣзныхъ издѣлій необходимъ путь рельсовый.

Въ Николаевскѣ шестимѣсячный зимній досугъ обывателя долженъ расходоваться на механическое дѣло, заводское. Рядомъ съ тѣмъ, вдоль рельсоваго пути можетъ быть широко поставлено лѣсное дѣло, опять же не съ голыми руками, а съ девовильками, съ подвѣсными дорогами, канатами, и также обработка лѣса на лѣсопилкахъ. Лѣсной экспортъ изъ лѣсныхъ пространствъ районовъ только полосы дороги, по исчисленію спеціалистовъ, можетъ быть доведенъ до 50 милліоновъ пудовъ въ годъ, не говоря уже о дальнѣйшей переработкѣ дерева на целлулоидъ, на химическіе продукты: скипидаръ, канифоль, смолы, бензолъ и прочіе, въ чемъ такъ нуждается родина. Даже съ поставкой сырого лѣса надо спѣ-

шить: дорого яичко къ Христову дню, военное нашествіе обездолило милліоны жителей, надо строить новое жилье—въ лѣсѣ нуждается полъ-міра, и Николаевскъ долженъ быть теперь же готовъ къ самому интенсивному отпуску. Всю зиму долженъ заготовляться лѣсъ, подвозиться рельсовымъ путемъ изъ тайги въ портъ, чтобы первые морскіе пароходы наполнить соотвѣтственнымъ грузомъ безъ задержки. При существованіи для порта только рѣчного пути для дальнѣйшаго слѣдованія, никакъ нельзя будетъ установить преемственности грузооборота океанскаго и рѣчного: морскіе пароходы, поневолѣ должны будутъ не только позднею весной приходить, чтобы рѣчники успѣли завести достаточно груза, но и осенью кончать на цѣлый мѣсяцъ ранѣе рѣкостава, чтобы не завозить грузовъ для мертваго лежанія на долгую зиму: въ настоящее время чай везутъ лишь 20—15 августа съ отвѣтственной доставкой дальше воднымъ путемъ. Между тѣмъ рельсовый путь отъ Николаевска на Амурскую магистраль дастъ смыслъ болѣе развитой дѣятельности самого порта Николаевска, оправдаетъ въ значительной степени безвыходную сѣверную линію, привлечетъ на нее, какъ сокращенный по сѣверной параллели путь, даже міровую кружную почту, слѣдующую изъ Америки, Панамы, Санъ-Франциско, Сьетля, Такомы, Ванкувера, въ виду укороченія длины пути на пять дней по сравненію съ направленіемъ черезъ Владивостокъ; пароходы будутъ подниматься вдоль западнаго берега Америки до параллели Ситки, переваливать Тихій океанъ по короткой траекторіи на Петропавловскъ и сѣвернымъ углубляемымъ нынѣ фарватеромъ Амурскаго лимана являться въ Николаевскъ для выгрузки 30.000 тысячъ пудовъ въ день и такой же навалки. Конечно, расчетъ вѣрный на транзитные грузы, направляющіеся въ глубь Сибири и идущіе оттуда для міроваго оборота, потому что нельзя останавливаться на служебномъ значеніи Николаевска, какъ отпускного воднаго порта для богатаго сунгарійскаго манчжурскаго района, на чемъ на первыхъ порахъ былъ основанъ проектъ оборудованія порта во времена, такъ сказать, доисторическія до настоящей войны, ибо только настоящая война открыла глаза на необходимость болѣе широкихъ масштабовъ и дальновидныхъ раскладокъ въ народномъ государственномъ хозяйствѣ. Нельзя краю коснѣть и далѣе въ условіяхъ періодическаго оживленія дѣятельности, хирѣть въ атмосферѣ ажіотажа и конкуренціи грузоотправителей, въ установленіи очереди вывоза и риска замерзать съ товарами и мертвымъ капи-

таломъ. Правильный и спокойный—постояннаго напряженія—трудъ возможенъ только при непрерывной связи Николаевска съ общегосударственной сѣтью желѣзныхъ дорогъ. Только при такомъ условіи Николаевскъ можетъ предъявить права оторваннаго пункта для Камчатки и для Петропавловска, на 650 верстъ ближе стоящаго къ Николаевску, нежели Владивостоку. Послѣдній оттягиваетъ ежегодно до милліона пудовъ рыбы, при чемъ четыре милліона продукта питательнаго по низкой цѣнѣ направляется въ настоящее время въ Японію за отсутствіемъ желѣзнодорожнаго пути изъ Николаевска, не могущаго гарантировать вывозъ улова Охотскаго моря и Камчатки на внутренніе рынки въ теченіе навигаціи. Владивостоку суждена другая болѣе важная служба пропускать грузы съ южныхъ морей и обратно. Выставляя свою кандидатуру на часть грузовъ, по неустройству края неестественно тяготѣющихъ пока на Владивостокъ, Николаевскъ не посягаетъ на борьбу и конкуренцію со своимъ сосѣдомъ, а предоставляетъ больше удобствъ и выгодъ для мѣстныхъ и транзитныхъ поревозокъ въ цѣляхъ общеимперскихъ. Не въ рыбныхъ камчатскихъ богатствахъ особый интересъ, такъ какъ они сами по себѣ дремлютъ и грозятъ расхищеніемъ, вслѣдствіе медлительности управленія государственныхъ имуществъ, не умѣющаго своевременно поставить рыборазведеніе на должную высоту, сохраняющаго тенденцію покровительства рутины. Только желѣзнодорожный удобный всегда путь до Николаевска вольетъ дѣйствительные соки жизни и въ такое государственной важности дѣло, какъ постановка консервнаго дѣла и искусственнаго разведенія въ рыбопромышленности. Государю Императору было угодно напутствовать работы Амурской экспедиціи золотыми словами: „На Охотскій Камчатскій край въ особенности слѣдуетъ обратить самое серьезное вниманіе и приступить къ живой дѣятельности тамъ немедленно“. Пора слова превращать въ живое дѣло; измѣняющаяся конъюнктура дальнѣйшей жизни на Тихомъ океанѣ властно зоветъ нашу страну пересмотрѣть свои программы, не промедлить въ техникѣ, чтобы занять достойное великой страны положеніе. Подлинную подписали Предсѣдатели городского общественнаго управленія, восемнадцати мѣстныхъ общественныхъ организацій, представители купечества и промышленниковъ, населенія по уполномочію собранія. (Подписалъ) Предсѣдатель совѣщанія городской голова инженеръ Крынинъ.

IX. Отзывъ Одесскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета.

ЗАПИСКА
о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ районѣ Комитета
1916 г.

При обсужденіи плана желѣзнодорожнаго строительства на ближайшее пятилѣтіе какъ въ Совѣщаніи подъ председательствомъ т. с. Борисова, такъ и въ Совѣщаніи, образованномъ при Совѣтѣ Съѣздовъ представителей промышленности и торговли, поднимался вопросъ о тѣхъ основныхъ задачахъ и цѣляхъ, которыя должны быть положены въ основу такого плана. При этомъ одни указывали на необходимость усиленнаго поощренія и развитія вывоза изъ Россіи и сокращенія ввоза, въ видахъ улучшенія русской валюты, другіе доказывали необходимость въ первую очередь обезпечить страну металломъ и сырьемъ, третьи выдвигали преобладающее значеніе въ русскомъ народномъ хозяйствѣ земледѣлія и т. д. Повидимому, всѣ сошлись на томъ нѣсколько неопредѣленномъ и расплывчатомъ, но зато всеобъемлющемъ положеніи, что въ основу плана слѣдуетъ положить идею развитія производительныхъ силъ Россіи. Мы не намѣрены здѣсь останавливаться на этомъ чрезвычайно сложномъ вопросѣ, тѣмъ болѣе, что условія—естественныя и экономическія—нашей обширной страны настолько разнообразны и нужда въ желѣзныхъ дорогахъ настолько велика, что обнять всѣ требующіе удовлетворенія интересы и подвести подъ одно какое-нибудь положеніе намъ представляется трудомъ, не имѣющимъ практической цѣнности, которая въ такомъ дѣлѣ должна быть поставлена на первомъ планѣ. Но мы считаемъ нужнымъ хотя-бы въ общихъ чертахъ намѣтить важнѣйшіе интересы и особенности того района, который въ настоящее время является райономъ Одесскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета (Херсонская, Бессарабская, Таврическая и южная часть Подольской губерній). Одной изъ важнѣйшихъ особенностей этого края является его географическое положеніе у Чернаго моря, каковое положеніе опредѣляетъ направленіе всей экономической жизни края и тяготѣніе его экономическихъ интересовъ. Непосредственная близость черноморскихъ портовъ, открывающихъ произведеніямъ всего юга Россіи удобный выходъ на широкій просторъ міроваго рынка, ведетъ къ тому, что вопросы

международнаго товарообмѣна, т. е. вопросы экспорта и импорта, должны играть роль первостепеннаго фактора при разрѣшенiи интересующаго насъ вопроса о планѣ желѣзнодорожнаго строительства. Если широкое использованiе естественныхъ богатствъ Россiи и развитiе ея производительныхъ силъ должны въ ближайшемъ будущемъ стать въ центрѣ правительственной и общественной дѣятельности, то само собою разумѣется, что возможно интенсивная работа нашихъ черноморскихъ портовъ и тѣсно связанный съ ней ростъ нашего торговаго флота представляются вопросомъ огромной государственной важности. Отсюда нужно сдѣлать первый выводъ, что достаточно густая сѣть желѣзныхъ дорогъ, обслуживающихъ черноморскiе порты, въ особенности важнѣйшiе изъ нихъ, составляетъ настоятельное требованiе правильной экономической и желѣзнодорожной политики. До сихъ поръ мы наблюдали противоположное явленiе: первый по своимъ оборотамъ и значенiю на Черномъ морѣ портъ Одесскiй обслуживался до послѣдняго времени единственной, чрезвычайно, поэтому, перегруженной дорогой—Юго-Западными, и лишь незадолго до войны проведена была къ Одесскому порту новая дорога—Одесса—Бахмачъ, не успѣвшая, однако, еще развернуть до начала войны широкой дѣятельности.

Ломанное направленiе главной линiи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствiе котораго разстоянiе главнѣйшихъ торговыхъ пунктовъ края отъ Одесскаго порта какъ бы искусственно удлинено (напримѣръ отъ Кiева, Умани и всего сахарозаводскаго района), является ненормальностью, наносящей ущербъ экономическимъ интересамъ края. Николаевскiй портъ до сихъ поръ имѣетъ только одну линiю, соединяющую его съ общей сѣтью желѣзныхъ дорогъ, а Херсонъ прямого сообщенiя съ этой сѣтью и до сихъ поръ не имѣетъ и получитъ его лишь съ окончанiемъ постройки линiи Мерефа—Херсонъ. Понятно, что при такомъ скудномъ оборудованiи желѣзнодорожными линiями, порты эти не могутъ развить въ полномъ объемѣ тотъ грузооборотъ, къ которому они по природнымъ своимъ даннымъ и при надлежащемъ техническомъ благоустройствѣ были-бы способны. Обстоятельство это имѣетъ значенiе не только для экспорта, но и для широкаго развитiя внутреннихъ торговыхъ сношенiй. Крымъ и Кавказъ съ ихъ огромными, еще неразработанными богатствами, имѣютъ кратчайшiй и самый дешевый путь для торговыхъ сношенiй со всѣмъ западомъ,

а отчасти и центромъ Россіи чрезъ Одескій и Николаевскій порты. Если бы къ этимъ портамъ вели прямыя магистральныя линіи и если бы одновременно расширеніе и усовершенствованіе этихъ портовъ были доведены до надлежащей высоты, то какая громадная работа создалась бы для Черноморскаго торговаго флота и какой сильнѣйшій толчекъ былъ-бы данъ для роста и процвѣтанія этого флота, въ которомъ вся Россія такъ сильно нуждается.

Оборудованіе упомянутыхъ портовъ достаточной сѣтью ведущихъ къ нимъ желѣзнодорожныхъ линій не менѣе необходимо для развитія нашихъ торговыхъ сношеній съ Дальнимъ Востокомъ и съ портами Индійскаго Океана, откуда мы до войны получали колоніальные товары, нерѣдко не прямымъ путемъ, а чрезъ Гамбургъ.

Переходя къ вопросу, выдвинутому теперь на первый планъ, о возможномъ увеличеніи нашего вывоза и сокращеніи ввоза для созданія благопріятнаго для насъ торговаго баланса, необходимо предостеречь противъ крайняго и односторонняго увлеченія этой формулой. Чрезмѣрное сокращеніе ввоза можетъ имѣть для вопроса о русской валютѣ обратныя послѣдствія, ибо оно поведетъ къ вздорожанію фрахтовыхъ ставокъ на вывозимые изъ Россіи товары. Если суда будутъ приходить въ русскіе порты безъ груза, то этотъ безполезный пробѣгъ они должны будутъ компенсировать соотвѣтственнымъ повышеніе фрахтовъ на вывозимые товары и, слѣдовательно, чистая выручка за наши товары, образующая активъ нашего торговаго баланса, уменьшится. Отсюда слѣдуетъ второй выводъ, что, поскольку ввозъ заграничныхъ товаровъ представляется необходимымъ и полезнымъ, онъ опять таки долженъ быть направленъ непосредственно чрезъ русскіе порты, избѣгая посредничества иностраныхъ портовъ и рынковъ, а однимъ изъ условій для предпочтенія русскихъ портовъ является удобство ведущихъ отъ портовъ внутрь страны желѣзнодорожныхъ линій.

Какъ направленіе существующихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и тарифная политика приводили до войны къ тому, что, напримѣръ, экспортъ сахара въ Англію шелъ изъ ближайшаго къ намъ района не чрезъ Одессу, а чрезъ германскій портъ Данцигъ-Нейфарвассеръ. Извѣстно также, какую крупную роль игралъ въ снабженіи нашего Дальняго Востока до войны Гамбургъ.

Для устраненія такого ненормальнаго явленія, густота и прямизна питающихъ черноморскіе порты желѣзнодорожныхъ линій

имѣетъ первостепенное значеніе, если, конечно, при этомъ будутъ созданы и прочія благопріятныя условія, какъ-то: благоустройство портовъ, достаточное оборудованіе ихъ складочными помѣщеніями и погрузочными приспособленіями и т. п. Тѣ же условія приведутъ къ завоеванію ближневосточныхъ рынковъ, которые самой природой и исторіей предназначены къ экономическому сближенію съ Россіей.

Вторая особенность нашего края, которая должна быть принята въ соображеніе при выработкѣ плана желѣзнодорожнаго строительства, это — развитая и богатая сельско-хозяйственная промышленность, имѣющая, въ виду прекрасныхъ почвенныхъ и климатическихъ условій, всѣ шансы для дальнѣйшаго роста и процвѣтанія. Всякая желѣзнодорожная линія, прорѣзывающая этотъ плодородный край, будетъ всегда обезпечена сельско-хозяйственными грузами. Можно безъ преувеличенія сказать, что на югѣ Россіи нѣтъ и нельзя опасаться бездоходныхъ линій. Чѣмъ гуще и плотнѣе будетъ сѣть желѣзныхъ дорогъ, тѣмъ продуктивнѣе будетъ ихъ работа и тѣмъ значительнѣе будетъ чистая выручка народнаго хозяйства. Такъ какъ продукты сельскаго хозяйства составляютъ важнѣйшую статью нашей внѣшней торговли и актива нашего торговаго баланса, то мы вправѣ сказать, что затраты на постройку широкой сѣти желѣзныхъ дорогъ на югѣ Россіи имѣютъ огромное значеніе не только для мѣстныхъ экономическихъ интересовъ, но и неизмѣримое значеніе для устойчивости всего русскаго народнаго хозяйства. Этотъ выводъ тѣмъ болѣе вѣренъ, что, какъ можно надѣяться, по окончаніи войны вѣчная угроза югу Россіи со стороны проливовъ потеряетъ свою силу и для международнаго товарнаго обмѣна откроются блестящія перспективы. Недаромъ извѣстный нѣмецкій публицистъ Рорбахъ въ выпущенной имъ недавно книгѣ, подъ заглавіемъ „Русская опасность", усматриваетъ эту экономическую опасность именно со стороны быстро развивающагося юга Россіи и его черноморско-азовскаго побережья.

Но наряду съ сельскимъ хозяйствомъ на югѣ Россіи нарождается и растетъ съ каждымъ годомъ и промышленность, въ частности механическая и судостроительная. Крупное общегосударственное значеніе имѣетъ въ особенности эта послѣдняя, которая, однако, для своего успѣшнаго развитія нуждается въ снабженіи ея дешевымъ углемъ и металлами. То и другое имѣется поблизости, въ Донецкомъ Бассейнѣ, и насущнѣйшіе государственные

интересы требуютъ, чтобы для доставленія угля и металловъ въ портовые города, которые становятся и крупными промышленными центрами (особенно Одесса), были построены возможно болѣе короткіе и прямые желѣзнодорожные пути.

Далѣе, земледѣльческій и отчасти промышленный, густонаселенный югъ не имѣетъ достаточно лѣсовъ, и городская и промышленная строительная дѣятельность испытываютъ нужду въ лѣсныхъ строительныхъ матеріалахъ. Поэтому, чтобы не только не задерживать, но идти въ уровень съ этой потребностью въ продуктахъ лѣсной промышленности, необходимо при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ стремиться къ тому, чтобы богатые лѣсами Полѣсье и сѣверъ имѣли кратчайшее желѣзнодорожное сообщеніе съ безлѣснымъ югомъ.

Мы нашли нужнымъ сдѣлать эту сжатую и, конечно, далеко не исчерпывающую характеристику основныхъ и, какъ намъ казалось, наиболѣе существенныхъ требованій, которымъ, примѣнительно къ особымъ экономическимъ условіямъ юга Россіи, долженъ удовлетворить планъ желѣзнодорожнаго строительства въ ближайшемъ времени.

Переходя далѣе къ разсмотрѣнію каждой изъ намѣченныхъ въ засѣданіяхъ Особаго Междувѣдомственнаго Совѣщанія и Соединеннаго Совѣщанія Перевозочнаго Отдѣла Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета и Коммиссіи по желѣзнодорожнымъ вопросамъ при Совѣтѣ Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли къ постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя пройдутъ въ районѣ Одесскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета, имѣемъ честь доложить нижеслѣдующія свои соображенія.

I.

Бессарабская линія.

Кишиневъ—Оргѣевъ—Бѣльцы—Вапнярка и Кишиневъ—Бессарабская (бывш. ст. „Лейпцигская").

Линіи эти уже разрѣшены къ постройкѣ и имѣютъ Высочайше утвержденный уставъ Бессарабскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ сужденіяхъ, высказанныхъ по поводу этихъ линій въ Междувѣдомственномъ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ т. с. Борисова, указывалось, что хотя онѣ и имѣютъ мѣстное значеніе, но ставятъ своей задачей выдвинуть небольшой и плохо оборудованный Аккерманскій портъ, въ ущербъ хорошему и богатому порту—Одессѣ.

Далѣе указывалось на высокую строительную стоимость участка Оргѣевъ—Кишиневъ, не оправдываемую экономическими выгодами. Совѣщаніе, повидимому (изъ журнала это не совсѣмъ ясно), пришло къ заключенію, что, несмотря на утвержденіе устава, отъ постройки этихъ линій, по крайней мѣрѣ, въ ближайшемъ будущемъ, нужно отказаться.

Намъ думается, что приведенныя сужденія основаны въ извѣстной степени, на недоразумѣніи. Что касается сѣверной части Бессарабскихъ линій, именно участка Вапнярка—Ямполь—Бѣльцы, то она прямого отношенія къ выходу на Аккерманъ не имѣетъ, а ставитъ себѣ цѣлью обслужить желѣзной дорогой обширный и богатѣйшій по своему плодородію въ Юго-Западномъ краѣ (а, слѣдовательно, и во всей Европейской Россіи) районъ, расположенный между главной линіей Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ одной стороны, и вѣтвью Слободка—Новоселицы, съ другой, обнимая Приднѣстровскую часть Подольской и Бессарабской губерній. Днѣстръ, прорѣзывающій указанный районъ съ сѣвера на югъ, въ этой своей части непригоденъ для грузового судоходства, и поэтому многочисленные грузы направляются гужемъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, но жирный черноземъ дѣлаетъ гужевыя дороги уже съ конца сентября мѣсяца до конца апрѣля совершенно непроѣзжими. Независимо отъ ожидаемыхъ здѣсь значительныхъ грузовъ зерна, масляничныхъ сѣмянъ, бессарабскихъ фруктовъ и друг., наиболѣе существеннымъ при современныхъ условіяхъ и имѣющимъ огромное общегосударственное значеніе представляется тотъ фактъ, что почва этого района обладаетъ всѣми данными для разведенія свеклы и, какъ только будетъ проведена желѣзная дорога, безъ сомнѣнія, возникнутъ близъ нея сахарные заводы. Лучшимъ доказательствомъ въ пользу такого соображенія служитъ существованіе массы сахарныхъ заводовъ въ прилегающей части Подольской губерніи, почвенныя условія которой во всемъ сходны съ тѣмъ райономъ, чрезъ который пройдетъ проектированный путь Вапнярка—Бѣльцы. Что касается затѣмъ намѣченныхъ Обществомъ Бессарабскихъ желѣзныхъ дорогъ къ постройкѣ участковъ Бѣльцы—Оргѣевъ—Кишиневъ—Каушаны (въ Совѣщаніи, подъ предсѣдательствомъ т. с. Борисова говорилось объ участкѣ Кишиневъ—Бессарабская, что не мѣняетъ существа приводимыхъ ниже соображеній), то значеніе ихъ заключается въ томъ, чтобы посредствомъ соединительныхъ вѣтвей устранить пол-

ную разобщенность трехъ желѣзнодорожныхъ линій, пересѣкающихъ Бессарабію въ одномъ лишь направленіи съ востока на западъ и раздѣляющихъ этотъ плодороднѣйшій край на три, совершенно отрѣзанныя другъ отъ друга, части. Чтобы попасть изъ южной части Бессарабіи въ среднюю или изъ средней въ сѣверную и обратно, необходимо продѣлать длиннѣйшій кружный путь, и, кромѣ того, мѣстности, лежащія между существующими линіями, лишены удобныхъ путей сообщенія. Вмѣстѣ съ тѣмъ административный центръ Бессарабіи, г. Кишиневъ, съ населеніемъ до 150 тысячъ человѣкъ и довольно развитой торговлей, разъединенъ съ большей частью своей губерніи. Неудобства эти, вслѣдствіе которыхъ уже существующія желѣзнодорожныя линіи не даютъ всей той продуктивной для народнаго хозяйства бессарабскаго края работы, которую могли бы дать, легко устраняются, какъ уже сказано выше, проведеніемъ 2-хъ соединительныхъ вѣтокъ, создающихъ желѣзнодорожное сообщеніе съ сѣвера на югъ.

Указаніе, сдѣланное въ Междувѣдомственномъ Совѣщаніи о высокой строительной стоимости участка Оргѣевъ-Кишиневъ, несомнѣнно, правильно, но обстоятельство это было въ виду у Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, которая, тѣмъ не менѣе, въ мартѣ 1914 года единогласно признала необходимымъ сооруженіе линіи Вапнярка-Аккерманъ, протяженіемъ около 440 верстъ, и при этомъ исчислила доходъ на акціонерный капиталъ, за покрытіемъ процентовъ и погашенія по облигаціямъ, въ 12,27%.

Конечно, съ того времени произошла рѣзкая перемѣна какъ въ строительной стоимости дороги, такъ и въ выпускномъ курсѣ облигацій. Но въ этомъ отношеніи бессарабскія линіи подверглись лишь общей участи всѣхъ проектируемыхъ дорогъ, постройка коихъ значительно удорожилась и, однако же, Совѣщаніе изъ-за этого не отказалось отъ проектированія такихъ дорогъ, экономическое значеніе коихъ вполнѣ выяснилось. Въ самое послѣднее время еще одно обстоятельство выдвигаетъ необходимость включить бессарабскія линіи въ первую очередь: изъ новаго желѣзнодорожнаго займа для Общества Бессарабскихъ дорогъ реализуется на 38 милліоновъ рублей облигацій и оно, такимъ образомъ, получило возможность немедленно приступить къ осуществленію означенныхъ линій.

По вопросу о конкуренціи портовъ Аккермана и Одессы считаемъ нужнымъ замѣтить, что такая конкуренція врядъ ли можетъ

имѣть мѣсто, такъ какъ Аккерманъ не является морскимъ портомъ и въ Днѣстровскій лиманъ, при которомъ расположенъ Аккерманъ, могутъ проходить лишь суда съ осадкой не болѣе 5 футовъ. Если даже фарватеръ въ лиманѣ будетъ расчищенъ и углубленъ до 7 футовой осадки судовъ, то и тогда Аккерманъ останется рѣчнымъ портомъ, и грузы для экспорта будутъ на каботажныхъ судахъ перевозиться, какъ и теперь, въ Одессу. Проекты же превращенія Аккермана въ морской портъ не имѣли подъ собой реальной почвы даже до войны, а при настоящихъ условіяхъ тѣмъ болѣе.

Чтобы покончить съ желѣзнодорожными путями въ Бессарабіи, необходимо остановить серьезное вниманіе на вопросѣ, который слегка былъ затронутъ и въ Междувѣдомственномъ Совѣщаніи, но не получилъ тамъ, судя по журналу Совѣщанія, полнаго освѣщенія, несмотря на то, что онъ имѣетъ не только мѣстное, но и общегосударственное какъ экономическое, такъ и политическое значеніе. Рѣчь идетъ объ обширномъ и весьма плодородномъ Припрутскомъ краѣ, который совершенно лишенъ какихъ бы то ни было удобныхъ путей сообщенія съ остальной Россіей. Хотя Прутъ, начиная приблизительно отъ Леова, и судоходенъ, но по состоянію рѣки судоходство сопряжено съ большими затрудненіями: нерѣдки случаи полной остановки движенія грузовъ въ лѣтнее время на цѣлый мѣсяцъ, вслѣдствіе мелководія, а въ продолженіе около 5 мѣсяцевъ въ году оно совершенно прекращается. Такое бездорожье привело къ полной заброшенности богатаго Припрутскаго края и оторванности его отъ общерусской жизни. Насущные государственные интересы требуютъ экономическаго и культурнаго сближенія этого края со всей Россіей, чему въ первую голову можетъ способствовать соединеніе его желѣзнодорожнымъ путемъ съ общей сѣтью. Для этого необходимо соединить центральный пунктъ этого края—Леово съ ближайшей станціей Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ—Злотій, Скиносы или Бессарабская, или же съ г. Кишиневомъ. Проведеніе этой вѣтки должно быть возложено на Общество Бессарабскихъ желѣзныхъ дорогъ. Впослѣдствіи, придется съ той же цѣлью построить подъѣздные пути Кагулъ—Трояновъ Валъ—Болградъ—Измаилъ.

Что касается дороги Аккерманъ—Одесса, то сдѣланное въ Совѣщаніи указаніе, что она потребуетъ постройки моста чрезъ лиманъ въ 12 верстъ, грѣшитъ крупной неточностью, такъ какъ въ

узкомъ мѣстѣ ширина Днѣстровскаго лимана уменьшается до 5 верстъ, но во всякомъ случаѣ цѣлесообразнѣе было бы вести эту линію кругомъ Днѣстровскаго лимана чрезъ Маяки на Одессу. Хотя при такомъ начертаніи линія и удлинилась бы, вѣроятно, съ 55 до 100—110 верстъ, но зато она достигла бы еще одной цѣли—соединила бы съ Одессой и г. Маяки, расположенный у устья Днѣстра. Такая линія имѣла бы, вопреки мнѣнію Совѣщанія, не только дачное значеніе: на ней безъ сомнѣнія развилось бы въ теченіе круглаго года сильное пассажирское движеніе, ибо она служила бы кратчайшимъ путемъ между Одессой и всей южной Бессарабіей, а зимой, когда навигація между Аккерманомъ и Одессой прекращается, и весьма интенсивное грузовое движеніе. Съ послѣдней точки зрѣнія проведеніе этой линіи представляется безусловно необходимымъ для эксплоатаціи въ періодъ закрытія навигаціи открытой уже линіи Бессарабская—Аккерманъ: безъ нея грузы, особенно хлѣбные, прибывающіе по послѣдней линіи въ Аккерманъ, должны будутъ ожидать здѣсь нѣсколько мѣсяцевъ открытія навигаціи для дальнѣйшаго вывоза въ Одессу. Полное использованіе линіи Бессарабская—Аккерманъ, по облигаціямъ которой дана уже правительственная гарантія, невозможно будетъ безъ соединенія желѣзнодорожнымъ путемъ Аккермана съ Одессой.

По имѣющимся свѣдѣніямъ въ самое послѣднее время постройка линіи Аккерманъ—Одесса рѣшена по соображеніямъ не экономическаго характера, притомъ, съ переходомъ черезъ Днѣстровскій лиманъ. Съ проведеніемъ этой линіи само собой отпадаютъ всѣ соображанія о конкурренціи Аккермана съ Одессой, ибо всѣ грузы будутъ по новымъ бессарабскимъ линіямъ направляться на Одессу, разгружая технически слабые Бессарабскіе участки Юго-Западныхъ дорогъ.

Въ заключеніе мы считаемъ необходимымъ указать, что въ составленномъ Совѣщаніями окончательномъ спискѣ подлежащихъ постройкѣ въ ближайшее пятилѣтіе дорогъ мы вовсе не нашли бессарабскихъ линій.

Такимъ образомъ, богатѣйшій край, расположенный вблизи Чернаго моря, лучшаго вывозного пути на міровой рынокъ, имѣющій, поэтому, всѣ данныя для самаго интенсивнаго развитія своихъ производительныхъ силъ, оставленъ почему-то въ полномъ пренебреженіи. Между тѣмъ существующія въ настоящее время въ Бессарабіи желѣзныя дороги далеко не достаточно обслужи-

ваютъ этотъ край, нуждающійся въ сгущеніи желѣзнодорожной сѣти для полнаго использованія заложенныхъ въ немъ даровъ природы въ направленіи, соотвѣтствующемъ не только мѣстнымъ, но и общегосударственнымъ интересамъ. Поэтому проведеніе намѣченныхъ нами бессарабскихъ линій намъ представляется дѣломъ первоочереднымъ.

II.

Линія Умань—Николаевъ.

Рѣшеніе Совѣщанія о проведеніи этой линіи въ первую очередь совершенно правильно. Проходя по богатому земледѣльческому району, она дастъ возможность вывозить хлѣбные грузы изъ этого района кратчайшимъ путемъ чрезъ Николаевъ и соединитъ юго-западъ Россіи рельсовымъ путемъ чрезъ Николаевъ—Херсонъ—Джанкой съ Крымомъ и Кавказомъ.

При начертаніи этой линіи необходимо имѣть въ виду слѣдующее: если не будетъ рѣшена постройка отдѣльной прямой магистрали Кіевъ—Одесса, которой мы придаемъ первостепенное государственное значеніе (подробнѣе см. ниже), то въ такомъ случаѣ безусловно необходимо въ экономическихъ интересахъ края вести линію Умань—Николаевъ такъ, чтобы Уманскій районъ одновременно получилъ выходъ и къ другому крупнѣйшему порту на Черномъ морѣ—Одессѣ. Въ особенности такое направленіе линіи желательно потому, что экспортъ сахара, муки и спирта изъ расположенныхъ въ Уманскомъ краѣ сахарныхъ и винокуренныхъ заводовъ и мукомольныхъ мельницъ можетъ съ наибольшими удобствами происходить чрезъ Одесскій портъ, откуда названные продукты вывозятся на Ближній Востокъ. Какъ извѣстно, именно Одесса является исходнымъ пунктомъ пароходныхъ линій и всѣхъ вообще торговыхъ сношеній нашихъ съ Ближнимъ Востокомъ. Кромѣ того, надо имѣть въ виду, что та же линія можетъ стать частью магистрали Одесса—Умань—Кіевъ, имѣющей цѣлью спрямить желѣзнодорожный путь между двумя крупнѣйшими торгово-промышленными центрами Юга и Юго-Западнаго края. Обѣ намѣченныя цѣли будутъ вполнѣ достигнуты, если линія Умань—Николаевъ пересѣчетъ линію Одесса—Бахмачъ въ Березовкѣ, отстоящей на равномъ разстояніи отъ Одессы и Николаева.

Къ тому же по соображеніямъ экономическаго характера въ самомъ скоромъ времени будетъ построена линія Одесса—Нико-

лаевъ, которая пересѣчетъ линію Одесса—Бахмачъ также близъ станціи Березовка, а потому нѣтъ надобности затрачивать новыя средства на трассировку линіи Умань—Николаевъ въ той части, гдѣ она подходитъ къ Николаеву, по какому-либо другому направленію.

Въ виду того, что Совѣщанія признали необходимость проведенія линіи Бердичевъ—Березовка, хотя и не въ первую очередь, можно было бы вмѣстѣ съ тѣмъ достигнуть значительной экономіи въ расходахъ при предлагаемомъ нами направленіи линіи „Умань—Николаевъ" на Березовку, ибо тогда отпала бы необходимость для линіи „Бердичевъ—Гайворонъ—Березовка" строить участокъ отъ Гайворона до Березовки (см. объ этомъ ниже).

III.

Линія Долинская—Помощная и Долинская—Вознесенскъ.

Линія эта имѣетъ огромное значеніе и должна быть построена въ первую очередь для разгрузки забитаго Знаменскаго узла и принятія грузовъ руды изъ Криворожскаго района и каменнаго угля изъ Донецкаго бассейна, но мы полагаемъ, что этой одной линіи будетъ недостаточно, такъ какъ она дастъ выходъ указаннымъ грузамъ только по направленію на сѣверо-западъ, но не разрѣшаетъ другой, не менѣе важной задачи—приблизить Одессу къ тому же Криворожскому району и Донецкому бассейну. Поэтому необходимо, по нашему мнѣнію, провести еще одну линію отъ Долинской на Вознесенскъ, которая и приблизитъ Одессу къ Кривому Рогу и облегчитъ доступъ грузамъ изъ Донецкаго бассейна къ Одессѣ.

Снабженіе Одессы чугуномъ и металлами для развивающагося здѣсь машиностроенія (преимущественно земледѣльческихъ машинъ) и предстоящаго развитія судостроенія, а также машиннымъ углемъ въ зимнее время, когда навигація изъ Маріуполя въ Одессу закрыта, и сортированнымъ углемъ, въ теченіе круглаго года должно быть направлено по этому кратчайшему и удобнѣйшему пути Долинская—Вознесенскъ. Относительно перевозки угля по желѣзной дорогѣ въ Одессу нужно замѣтить, что Одесса получала въ послѣдніе два года до войны, въ круглыхъ цифрахъ 45—48 милліоновъ пудовъ угля въ годъ, въ томъ числѣ около 9½ милліоновъ пудовъ по желѣзной дорогѣ.

Въ виду того, что на привозъ домбровскаго угля въ будущемъ врядъ-ли можно разсчитывать, надо уже на основанiи приведенныхъ цифръ принять ежегодную перевозку донецкаго угля въ Одессу по желѣзной дорогѣ примѣрно въ 10 миллiоновъ пудовъ. На самомъ дѣлѣ, однако, послѣ войны, эта цифра должна въ значительной степени возрасти, такъ какъ каботажъ, несомнѣнно, будетъ въ дѣлѣ снабженiя углемъ Одессы играть меньшую роль, чѣмъ до войны. По причинамъ, о которыхъ распространяться нѣтъ надобности, морскiе фрахты будутъ въ первые послѣвоенные годы держаться на высокомъ уровнѣ, и паровой каботажъ въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ будетъ имѣть такую огромную работу, что дешевыми ставками на перевозку угля онъ интересоваться не будетъ. Если же морской фрахтъ Марiуполь—Одесса поднимется даже только до 6 коп. (мы думаемъ, что онъ будетъ выше), то уголь несомнѣнно предпочтетъ прямой желѣзнодорожный путь отъ рудника до Одессы, если даже прямой желѣзнодорожный тарифъ будетъ на 1—2 коп. выше противъ желѣзнодорожнаго тарифа до Марiуполя плюсъ морской фрахтъ Марiуполь—Одесса.

Всѣмъ фабрикантамъ и заводчикамъ извѣстно, что при перегрузкѣ въ Марiуполѣ уголь, во-первыхъ, мельчаетъ, во-вторыхъ, путемъ смѣшенiя лучшихъ сортовъ угля съ худшими, въ общемъ сильно ухудшается и что, поэтому, получить чистую марку угля можно только въ томъ случаѣ, если вагонъ съ углемъ непосредственно слѣдуетъ отъ рудника до Одессы. По изложеннымъ соображенiямъ можно съ полной увѣренностью предсказать весьма значительное возрастанiе желѣзнодорожныхъ перевозокъ донецкаго угля въ Одессу, не говоря уже о томъ, что мы имѣемъ основанiя ожидать также роста одесской промышленности и увеличенiя ея потребности въ углѣ. При такихъ условiяхъ необходимо безотлагательно озаботиться какъ разгрузкой Знаменскаго узла, черезъ который проходитъ уголь на Одессу, такъ и постройкой кратчайшаго желѣзнодорожнаго пути, каковымъ и явится Долинская—Вознесенскъ — Одесса. Принимая во вниманiе, что созданiе новыхъ выходныхъ пунктовъ изъ каменноугольнаго и горнозаводскаго районовъ въ районы потребленiя каменноугольныхъ и горнозаводскихъ грузовъ составляетъ вопросъ первостепенной государственной важности, мы полагаемъ, что линiя Долинская—Вознесенскъ подлежитъ отнесенiю къ первоочереднымъ наравнѣ съ линiей Долинская—Помощная.

Независимо отъ изложеннаго, представители Елисаветградскаго городского управленія и Елисаветградскаго уѣзднаго земства справедливо указываютъ, что вѣтка Долинская—Вознесенскъ обслужитъ лучшій въ Херсонской губерніи уѣздъ Елисаветградскій и дастъ его обильнымъ грузамъ кратчайшій выходъ къ портамъ.

Само собою разумѣется, какъ было высказано на указанныхъ выше Совѣщаніяхъ, продленіе линіи Долинская — Помощная до Умани весьма желательно.

IV.

Линія Бердичевъ—Березовка—Умань.

С̶ъ перешивкою подъѣздного пути Гайворонъ—Бердичевъ (Бердичевъ—Березовка).

Линія эта составляется изъ участка Бердичевъ—Гайворонъ существующей узкоколейной вѣтки Перваго Общества Подъѣздныхъ Путей и новаго участка отъ Гайворона до станціи „Березовка" Одесса-Бахмачской линіи.

Первое Общество Подъѣздныхъ Путей намѣрено перешить свою дорогу на широкую колею и соединить ее съ проектируемой линіей Гайворонъ—Березовка. Въ такомъ видѣ эта линія пріобрѣтаетъ громадное значеніе, ибо пройдетъ по густо населенной мѣстности съ богатой сельско-хозяйственной промышленностью, отчасти совершенно лишенной въ настоящее время желѣзныхъ дорогъ (Ананьевскій уѣздъ Херсонской губерніи) и соединитъ этотъ край въ кратчайшемъ направленіи съ приспособленнымъ для крупнаго экспорта портомъ Одессою.

Кромѣ того, эта линія приблизитъ къ Одессѣ сахарный районы, а также дастъ удобный выходъ мукѣ, спирту и т. д. на Одессу для экспорта (на Ближн. Востокъ).

Поэтому линію эту необходимо выдвинуть на первую очередь, какъ и признало „Соединенное Совѣщаніе при Совѣтѣ Съѣздовъ", въ смыслѣ линіи, выходящей на Одессу и съ выходомъ на Умань.

Къ сказанному остается только добавить, что соединеніе Умани съ Одессой будетъ при этомъ достигнуто посредствомъ проведенія небольшой вѣтки Умань—Гайворонъ или, что будетъ еще цѣлесообразнѣе, посредствомъ пересѣченія вѣткой отъ Умани существующей узкоколейной дороги (Гайворонъ—Подгородная) немного восточнѣе Гайворона, дабы, ведя далѣе линію на Врадіевку—Березовку,

создать прямую линію Умань—Одесса, какъ часть будущей большой магистрали Одесса—Кіевъ и далѣе Кіевъ—Петроградъ (объ экономическомъ значеніи этой магистрали говорится въ другомъ мѣстѣ).

Прорѣзывая одинъ изъ самыхъ богатыхъ районовъ юга Россіи, линія Умань-Одесса обезпечена значительными грузами и въ то же время разгружаетъ главную линію Юго-Западныхъ дорогъ, на которой въ урожайные годы залежи хлѣба составляютъ обычное явленіе.

V.

Линія Федоровка-Скадовскъ-Хорлы.

Въ Междувѣдомственномъ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ т. с. Борисова линія эта намѣчена постройкой въ первую очередь, однако, въ соединенномъ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ А. А. Бубликова она включена въ списокъ дорогъ второй очереди.

Мы полагаемъ, что линію эту слѣдовало бы, какъ признало Междувѣдомственное Совѣщаніе, выдвинуть въ первую очередь.

Линія Федоровка-Скадовскъ-Хорлы протяженіемъ въ 244 вер. пройдетъ отъ станціи „Федоровка" Южныхъ желѣзныхъ дорогъ на Скадовскъ съ развѣтвленіемъ на Хорлы (разстояніе Скадовскъ-Хорлы 25 верстъ).

Линія эта имѣетъ общегосударственное значеніе, такъ какъ прорѣжетъ богатый земледѣльческій районъ и дастъ выходъ хлѣбнымъ грузамъ и другимъ продуктамъ земледѣлія этого края на удобный глубокій портъ Скадовскъ, почти незамерзающій (бываетъ иногда закрытъ не болѣе мѣсяца въ году) и сверхъ того затрагиваетъ вопросъ о снабженіи Одессы и чрезъ Одессу всего юга Россіи углемъ.

Въ ближайшее послѣ войны время можно ожидать высокихъ морскихъ фрахтовъ и перегруженности торговаго флота усиленными перевозками, а потому предоставленіе углю изъ Донецкаго бассейна еще одного выхода къ морю по линіи Цареконстантиновка-Федоровка-Скадовскъ имѣетъ существенное общегосударственное значеніе, въ виду весьма короткаго морского пути отъ Скадовска до Одессы, Николаева и Херсона.

Особенно же въ зимнее время, когда Маріупольскій портъ замерзаетъ, надо полагать, что снабженіе машиннымъ углемъ (не

боящимся одной перегрузки съ желѣзной дороги на воду) Одессы и юга Россіи будетъ производиться исключительно чрезъ Скадовскъ.

Указаніе Междувѣдомственнаго Совѣщанія на сомнительность массовыхъ движеній угля по этой линіи на Скадовскъ, въ виду конкуренціи Маріуполя, не совсѣмъ правильно: очевидно, упущено изъ виду то обстоятельство, что въ зимнее время Азовское море замерзаетъ и, слѣдовательно, Маріупольскій портъ бездѣйствуетъ въ теченіе 4—3 мѣсяцевъ.

По изложеннымъ соображеніямъ, слѣдовало бы линію Федоровка - Скадовскъ - Хорлы включить въ число дорогъ первой очереди.

VI.

Линія Кіевъ-Одесса.

Въ Междувѣдомственномъ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ т. с. Борисова первоначально проектированная линія Кишиневъ-Кіевъ была отвергнута и взамѣнъ ея была предложена линія Кіевъ-Одесса съ постройкой ея во вторую очередь.

Въ соединенномъ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ А. А. Бубликова линія Кіевъ-Одесса была отодвинута на вторую очередь, при чемъ разстояніе ея показано въ 320 верстъ.

Кратчайшее разстояніе въ настоящее время отъ Кіева до Одессы чрезъ Вирзулу равняется 612 верстамъ, а чрезъ Бобринскую-Помощную—621 верстѣ.

Очевидно, новая дорога Кіевъ-Одесса должна быть трассирована по прямой линіи, ибо существующее разстояніе между Кіевомъ и Одессой, зависящее отъ крайне ломаннаго направленія главной линіи Юго-Западныхъ дорогъ, должно подвергнуться серьезному сокращенію—не менѣе чѣмъ на 150 верстъ или даже болѣе.

Къ сожалѣнію, въ журналахъ Совѣщаній не указано, въ какомъ именно направленіи намѣчена эта дорога, но въ спискѣ, предложенномъ на Совѣщаніи инженеромъ С. Н. Кульжинскимъ, разстояніе между Кіевомъ и Одессой показано уже въ 500 вер.

При взглядѣ на карту бросается въ глаза, что прямая магистраль Кіевъ-Одесса, независимо отъ того значенія, которое она имѣла бы для интенсивнѣйшаго пассажирскаго движенія, прорѣ-

зала бы въ кратчайшемъ направленiи обширный край, богатый сахарными и винокуренными заводами, мукомольными мельницами, расположенными при станцiяхъ „Христиновка", „Гайсинъ", „Губникъ", „Поташъ", „Монастырище", „Оратово", „Погробище", „Зарудницы" и т. д.

Благодаря новой дорогѣ, указанный районъ значительно приблизится къ Одесскому порту, чрезъ который, какъ извѣстно, главнымъ образомъ и шелъ экспортъ нашего сахара, спирта и отчасти муки въ порты Ближняго Востока, и, слѣдовательно, провозъ этихъ грузовъ до Одессы будетъ обходиться дешевле, а въ отношенiи такихъ массовыхъ грузовъ, какъ сахаръ, спиртъ, мука самыя даже незначительныя уменьшенiя накладныхъ расходовъ способствуютъ вывозу за-границу. Послѣ войны спросъ въ портахъ Ближняго Востока на русскiй сахарный песокъ, спиртъ и муку, безъ сомнѣнiя, возрастетъ, а въ Юго-Западномъ краѣ начнется постройка новыхъ сахарныхъ заводовъ и крупныхъ промышленныхъ мукомольныхъ мельницъ и, такимъ образомъ, новая дорога Кiевъ-Одесса прiобрѣтаетъ еще большее значенiе не только для Юго-Западнаго края, но и для всего государства, развивая экспортъ отечественныхъ продуктовъ за-границу не только въ сыромъ, но и въ переработанномъ видѣ.

Для иллюстрацiи, какую роль Одесса играетъ въ экспортѣ сахара, спирта и муки, могутъ служить слѣдующiя имѣющiяся подъ рукою данныя:

Спирта.

	Было вывезено чрезъ Одессу
въ 1908 году около градусовъ . . .	125.000.000
„ 1909 „ „ „ . . .	130.280.413
„ 1910 „ „ „ . . .	146.497.100
„ 1911 „ „ „ . . .	177.200.476
„ 1912 „ „ „ . . .	208.676.887
„ 1913 „ „ „ . . .	162.413.284

Муки.

	Было вывезено изъ Одессы и чрезъ Одессу:
въ 1908 году около пудовъ	860.000
„ 1909 „ „ „	1.573.000
„ 1910 „ „ „	2.467.000
„ 1911 „ „ „	2.282.980
„ 1912 „ „ „	1.794.683
„ 1913 „ „ „	3.200.406

Сахарнаго песку.

въ 1908 году около пудовъ	5.146.000
„ 1909 „ „ „	2.913.000
„ 1910 „ „ „	1.023.173
„ 1911 „ „ „	4.391.835
„ 1912 „ „ „	2.860.561
„ 1913 „ „ „	102.664

(Рѣзкое пониженіе экспорта сахарнаго песку въ 1913 году объясняется исключительно неблагопріятными условіями для вывоза сахара въ этомъ году, именно войной между Италіей и Турціей и временнымъ закрытіемъ Дарданеллъ).

Какъ сахаръ-песокъ, такъ и спиртъ и мука вывозились преимущественно въ Турцію.

Если абсолютно приведенныя цифры вывоза и не очень значительны, но по относительной своей величинѣ онѣ занимаютъ первое мѣсто; этимъ вывозомъ, главнымъ образомъ, питаются столь важныя для насъ срочныя линіи Черноморскихъ пароходствъ въ порты Ближняго Востока, и всѣ мѣры, способствующія его росту, должны быть приняты, въ виду первостепеннаго не только экономическаго, но и политическаго значенія его для всей Россіи.

Необходимо еще отмѣтить, что при пересмотрѣ тарифовъ желѣзныхъ дорогъ слѣдуетъ обратить должное вниманіе на направленіе грузовъ на русскіе порты, и прежніе тарифы, благопріятствовавшіе вывозу сахара за-границу чрезъ Данцигъ - Нейфарвассеръ, и фактически отдавшіе сахарный экспортъ въ руки германскихъ фирмъ, будутъ отмѣнены.

Кромѣ того, проведеніемъ новой линіи Кіевъ-Одесса спрямляется чрезъ Жлобинъ магистраль Петроградъ-Одесса, которая дастъ кратчайшій путь на Одессу изъ Полѣсья, откуда будетъ вывозиться въ Юго-Западный край и на югъ Россіи строительный лѣсъ, въ которомъ въ особенности будетъ ощущаться острая нужда въ ближайшіе годы послѣ войны.

Вмѣстѣ съ тѣмъ новая линія „Кіевъ-Одесса" будетъ питаться и обратными грузами съ юга на сѣверъ, такъ какъ по ней будутъ ввозиться итальянскіе фрукты, колоніальные, бакалейные и другіе товары.

Въ отношеніи импорта значеніе прямой магистрали, ведущей отъ порта внутрь страны, повидимому, не было достаточно учтено въ Совѣщаніяхъ. Ввозъ такъ называемыхъ колоніальныхъ продуктовъ и нѣкоторыхъ видовъ сырья, напримѣръ, копры для производства кокосоваго масла, египетскаго хлопка, нѣкоторыхъ металловъ, бразильскаго кофе и т. п., въ интересахъ развитія нашего торговаго флота и для избѣжанія посредничества крупныхъ иностранныхъ портовъ, должно быть всемѣрно направляемо прямымъ путемъ черезъ русскіе порты, и лучшимъ для этого средствомъ, какъ уже сказано во вступленіи, являются прямыя магистрали отъ южныхъ портовъ внутрь страны. Предполагаемое учрежденіе въ Одессѣ „вольной гавани", нужда въ которой признается вполнѣ назрѣвшей, равнымъ образомъ для своей успѣшной работы требуетъ той же магистрали.

Вышеприведенныя бѣглыя замѣчанія далеко не исчерпываютъ всего того значенія, которое пріобрѣтаетъ новая дорога Кіевъ—Одесса. Громадный ростъ Кіева, ставшаго въ послѣдніе годы крупнѣйшимъ центромъ всей южной половины Имперіи, требуетъ по соображеніямъ общегосударственной важности возможнаго приближенія его къ морю, и перспективы, которыя открываются отъ указаннаго сокращенія пути между Кіевомъ и Одессой, настолько широки, что врядъ-ли нуждаются въ болѣе подробныхъ цифровыхъ доказательствахъ. Вотъ почему мы думаемъ, что слѣдовало бы отнести постройку прямой магистрали Кіевъ—Одесса въ первую очередь.

VII.

Линія Краматорская—Цареконстантиновка.

Линія эта должна соединить Екатерининскую желѣзную дорогу съ Токмакской.

Соглашаясь съ мнѣніемъ, высказаннымъ въ Междувѣдомственномъ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ т. с. Борисова, о томъ, что линія эта, проходя чрезъ угольный бассейнъ, вызоветъ разработку новыхъ угольныхъ мѣсторожденій и разгрузитъ забитые узлы Екатерининской желѣзной дороги, мы полагаемъ, что эту линію необходимо продолжить отъ Цареконстантиновки до Маріуполя или Бердянска, дабы угольнымъ грузамъ указаннаго бассейна дать ближайшій выходъ къ Азовскому морю.

Соединеніе станцій „Краматорская" и „Цареконстантиновка" дастъ, кромѣ того, кратчайшій выходъ новому угольному бассейну чрезъ Цареконстантиновку—Федоровку на черноморскій портъ Скадовскъ, что представляется необходимымъ, по соображеніямъ уже приведеннымъ выше, изъ разсмотрѣнія линіи Федоровка—Скадовскъ—Хорлы, для непрерывнаго снабженія Одессы и всего юга Россіи чрезъ Одессу углемъ.

VIII.

Линія Джанкой—Херсонъ.

Линію эту предположено начать постройкой уже въ текущемъ 1916 году. Общегосударственное значеніе рельсоваго пути Джанкой—Херсонъ само собою очевидно.

Дорога эта составляетъ часть Черноморской магистрали, которая свяжетъ богатый Юго-Западный край при посредствѣ проектированной дороги Умань—Николаевъ со столь же богатымъ Закавказскимъ краемъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ дорога служитъ и мѣстнымъ интересамъ, такъ какъ плодородный, но бездорожный районъ между Джанкоемъ и Херсономъ будетъ пріобщенъ къ общей рельсовой сѣти и сможетъ шире развить свои природныя богатства.

IX.

Линіи Крымскія.

Въ Междувѣдомственномъ Совѣщаніи крымскія линіи проектированы въ такомъ направленіи: Севастополь по берегу—до Алушты, Алушта—Ѳеодосія и Симферополь—Алушта и далѣе самостоятель-

ная линія Симферополь—Старый Крымъ—Ѳеодосія. Такимъ образомъ получается сѣть линій, обслуживающихъ вполнѣ южный берегъ Крыма, представляющій рѣдкое сочетаніе прекрасныхъ климатическихъ условій, живописной горной природы и морскихъ купаній. Только съ проведеніемъ удобной и густой сѣти желѣзнодорожныхъ путей можно надѣяться на развитіе курортнаго дѣла и туризма, которое привлечетъ сюда больныхъ, а также богатыхъ туристовъ увозящихъ обычно значительныя суммы заграницу. Считаясь преимущественно съ экономическимъ значеніемъ новыхъ дорогъ, мы нашли возможнымъ всѣ курортныя дороги отнести въ позднѣйшую очередь. Но и послѣ проведенія намѣченныхъ линій останется безъ дорогъ сѣверо-западная часть Крымскаго полуострова, имѣющая удобныя защищенныя бухты для стоянки судовъ (Акъ-Мечеть, Караджа, Джарынгачъ) и прекрасные пляжи для купанья, не уступающіе лучшимъ пляжамъ Западной Европы. Для пріобщенія и этой богатой части Крыма къ общей рельсовой сѣти понадобится, хотя бы въ третью очередь, провести вѣтку отъ Джанкоя до одной изъ названныхъ бухтъ.

X. Отзывъ Омскаго Областнаго Военно-Промышленнаго Комитета.

Отношеніе отъ 10 октября за № 5182.

Омскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ, заслушавъ и разсмотрѣвъ въ засѣданіи своего Общаго Собранія 1-го сего Октября докладную записку Члена Комитета А. А. Скороходова „о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Сибири въ ближайшіе годы“, постановилъ: признать правильными соображенія, изложенныя въ докладной запискѣ А. А. Скороходова и представить таковую въ Центральный Военно-Промышленный Комитетъ.

Въ исполненіе вышеизложеннаго постановленія Общаго Собранія Комитета, имѣемъ честь препроводить при семъ означенную докладную записку съ просьбой имѣть въ виду таковую при обсужденіи на Съѣздѣ Представителей Областныхъ Комитетовъ 20 сего октября, какъ выразителя мнѣній Омскаго Областного Комитета и показателя настоятельныхъ нуждъ Сибири въ скорѣйшемъ проведеніи указанныхъ въ докладной запискѣ желѣзнодорожныхъ путей.

Въ дополненіе къ изложенному имѣемъ честь сообщить, что въ упомянутомъ выше засѣданіи Общаго Собранія Комитета 1-го сего октября постановлено на Съѣздъ Представителей Областныхъ Комитетовъ 20-го сего октября въ Петроградѣ командировать автора записки Члена Комитета А. А. Скороходова и, въ случаѣ невозможности съ его стороны поѣхать—Замѣстителя Предсѣдателя Д. С. Каргалова. (Подписали): Предсѣдатель Комитета Н. Двинаренко. Секретарь Комитета Ф. Кашубскій.

Копія.

Докладная записка

Омскому Областному Военно-Промышленному Комитету о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Сибири въ ближайшіе годы.

Отношеніемъ своимъ за № 100881 отъ 17 августа с. г. Перевозочный Отдѣлъ Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета предлагаетъ въ циркулярномъ порядкѣ Областнымъ Комитетамъ сообщить свои заключенія: 1) о порядкѣ очередей и цѣлесообразности отдѣльныхъ желѣзно-дорожныхъ линій, включенныхъ въ прилагаемый къ циркуляру списокъ ж. д., явившійся результатомъ обсужденія соединеннаго Совѣщанія перевозочнаго отдѣла Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета и Комиссіи по жел.-дор. вопросамъ при Совѣтѣ Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли,—въ засѣданіяхъ 8-го, 13, 15 и 18 іюля 1916 года и 2)—о тѣхъ новыхъ линіяхъ, которыя признаются Комитетомъ желательными къ сооруженію въ первую очередь,—но не вошли въ названный выше списокъ.

Приступая къ обсужденію предложеннаго выше, мы должны указать собранію, что вышеуказанное Совѣщаніе Перевозочнаго Отдѣла разсматривало въ свою очередь тотъ общій планъ жел.-дор. строительства въ Россіи въ пятилѣтіе 1917—1922 г., который былъ выработанъ Особымъ Совѣщаніемъ подъ предсѣдательствомъ т. с. И. Н. Борисова.

Обсуждая прилагаемые списки новыхъ жел. дор. въ Омскомъ Областномъ Военно-Промышленномъ Комитетѣ, мы конечно должны остановиться прежде всего на нашихъ Сибирскихъ жел.-дор. линіяхъ, имѣющихъ въ ближайшемъ будущемъ вліять на развитіе нашей Сибирской промышленности.

При взглядѣ на карту Сибири, громадной по своей площади и пространству, каждаго должно поражать безконечно малая обслуженность ея вообще путями сообщенія: 1) Великій Сибирскій жел.-дор. путь, 2) только что построенныя, Алтайская, Омская и Славгородская линіи, 3) природой данные, водные пути сообщенія,—вотъ и все. Да развѣ еще къ этому причислить наши старые конные тракты и трактовыя дороги, построенныя переселенческимъ вѣдомствомъ.

При такой бѣдности путей сообщенія, думая о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Сибири, было бы преступленіемъ забывать о водныхъ путяхъ сообщенія,—тѣмъ болѣе, что самое распредѣленіе Сибирскихъ богатствъ по ея широкимъ пространствамъ предуказываетъ будущему строителю, что жел. дор. въ Сибири должны располагаться магистралями, идущими съ востока на западъ, какъ прошла наша первая Сибирская магистраль. Водные же пути сообщенія, въ главныхъ своихъ частяхъ имѣющіе направленіе съ юга на сѣверъ, являются почти всѣ тѣми подвозочными путями сообщенія, которые необходимо должны существовать для соединенія жел.-дор. магистралей.

Ни одна Сибирская жел.-дор. линія, построенная вновь, не должна быть ни конкурентной водному пути,—ни тѣмъ паче убивающей его.

Желѣзнодорожныхъ магистралей въ Сибири должно быть три: 1) это уже существующій Великій Сибирскій путь, 2) Южная, параллельная Великому Сибирскому пути, магистраль, имѣющая назначеніемъ дать выходъ нашимъ хлѣбнымъ и вообще сырьевымъ продуктамъ какъ на Россійскіе, такъ и міровые рынки и 3) Сѣверная Сибирская магистраль, имѣющая дать выходъ колоссальнымъ запасамъ Сибирскихъ лѣсныхъ богатствъ на міровые рынки и не менѣе колоссальнымъ запасамъ богатѣйшихъ Сибирскихъ каменныхъ углей—и на Уралъ и въ Россію.

Не менѣе чѣмъ вышеупомянутыя три магистрали для Сибири важна и 4-я магистральная линія почти перпендикулярная имъ, идущая отъ Семипалатинска черезъ Вѣрный до Ташкента.

Принявъ за истину вышеприведенное положеніе о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Сибири, Омскій Областной Комитетъ постановилъ признать первоочередными слѣдующія желѣзнодорожныя линіи:

1) Южно-Сибирская магистраль, идущая отъ Орска черезъ Павло-

даръ-Славгородъ-Барнаулъ-Кузнецкъ-Минусинскъ и далѣе черезъ Усинскій пограничный округъ и Урянхайскій край и Забайкалье. Эта длинная параллель существующему Великому Сибирскому пути дастъ возможность передвиженія и выхода къ южнымъ портамъ Россіи громаднымъ хлѣбнымъ запасамъ хлѣбороднѣйшихъ мѣстностей Сибири, которыя она на многихъ верстахъ своего протяженія будетъ прорѣзать. Она же дастъ громадное развитіе тѣмъ горнымъ богатствамъ, которые такъ щедро разсыпаны и въ Кузнецкомъ и въ Алтайскомъ округѣ и въ Семипалатинской и Акмолинской областяхъ. Она же будетъ содѣйствовать и быстрому заселенію тѣхъ пространствъ, которыя расположены къ западу отъ рѣки Иртыша. Она же разовьетъ и судоходство такихъ рѣкъ какъ Енисей, Обь, Иртышъ въ ихъ верхнихъ теченіяхъ.

2) Линія Славгородъ-Семипалатинскъ-Вѣрный—и далѣе до Ташкента,—эта линія, соединивъ насъ съ Средне-азіатскими владѣніями, откроетъ для Сибири новый очень емкій и близкій рынокъ для сбыта хлѣба, а въ Средней Азіи освободитъ изъ подъ хлѣбныхъ посѣвовъ большія площади для дорогой культуры—хлопка. О стратегическомъ значеніи этихъ двухъ линій мы говорить не будемъ, такъ какъ это само собой ясно,—онѣ на громадной части своего протяженія идутъ вблизи границъ нашего Государства.

3) Линія Вѣрный-Джаркентъ-Кульджа,—такъ какъ она устанавливаетъ экономическую связь между Сибирью и пограничными областями нашихъ средне-азіатскихъ владѣній.

4) Пишпектъ-Токмакъ.

5) Семипалатинскъ-Буранъ, соединяющую хлѣбородный районъ Семипалатинска съ богатымъ скотоводческимъ райономъ и подводящій насъ къ границѣ Монголіи, рынка которой мы не должны потерять.

6) Акмолинскъ-Спасскій заводъ, дающую выходъ на магистраль богатымъ запасамъ металловъ этого района.

7) Называевка-Тюкалинскъ-Тара,—линію давно обслѣдованную и предрѣшенную къ постройкѣ до войны и соединяющую районъ богатой земледѣліемъ и лѣсными запасами съ Омской дорогой.

8) Омскъ-Атбасаръ, линію представляющую головной участокъ большой магистрали на Царицынъ и далѣе къ портамъ Чернаго моря для грузовъ, идущихъ съ хлѣбороднаго участка Сибирской магистрали Омскъ—Татарскъ—Ново-Николаевскъ и восточнѣе,—и какъ головного же участка для соединенія съ Ташкентской жел.

дор.,—что послужитъ къ живѣйшему товарообмѣну двухъ окраинъ, производящихъ разные продукты. Линія Омскъ-Атбасаръ является какъ бы переходной стрѣлкой между двумя Сибирскими магистралями въ наиболѣе раціональномъ мѣстѣ нужды въ ней.

9) Въ первую же очередь мы ставимъ и соединеніе Кокчетава съ линіей Омскъ Атбасаръ.

Въ частичное осуществленіе сѣверной магистрали Комитетъ находитъ необходимымъ постройку линій, соединяющихъ многоводныя части сѣвернаго теченія большихъ Сибирскихъ рѣкъ, которыя, войдя глубочайшими частями своими, какъ бы дадутъ смѣшанную водно-желѣзнодорожную магистраль—пока не осуществившійся сплошной сѣверный рельсовый путь,—а именно:

10) Линію Томскъ-Енисейскъ, можетъ быть съ вѣткой на Ачинскъ, но ни въ какомъ случаѣ не Енисейскъ—Ачинскъ съ вѣткой на Томскъ, какъ это предлагается строителями Ачинской дороги. Такъ какъ для каждаго очевидно, что для экономическаго развитія западной Сибири Томскъ, стоящій на многоводной части рѣки Оби, долженъ быть теперь же соединенъ желѣзнодорожнымъ путемъ съ Енисейскомъ, стоящимъ на единственной по богатству воды и удобству русла рѣкѣ Енисеѣ. Съ очень незначительными затратами низовые пороги рѣки Енисея, или вѣрнѣе „шивера", могутъ быть не только расчищены, но и убраны совершенно, и морскіе суда изъ Енисейской губы совершенно свободно будутъ приходить съ заграничными грузами въ новый внутренній Сибирскій портъ,—Енисейскъ,—и съ одной стороны далѣе по Енисею на югъ, а съ другой по желѣзной дорогѣ Енисейскъ—Томскъ на западъ, импортные грузы польются свободными путями по всей Западной Сибири, черезъ этотъ же портъ—Енисейскъ, пойдутъ заграницу экспортные сибирскіе грузы. Тамъ, гдѣ не удался Обь-Енисейскій водный каналъ, стоившій милліоны государственныхъ средствъ, должна лечь желѣзнодорожная артерія,—ибо она необходима.

11) Соединеніе Тобольска съ сѣтью проведеніемъ жел. дор. отъ Тобольска до Тавды. Какъ въ восточной части Енисейскъ, такъ въ западной части смѣшанной водно-желѣзнодорожной магистрали, Тобольскъ дѣлается внутреннимъ портомъ, обслуживая черезъ срочное пароходство мѣстности по Оби до Бійска и по Иртышу до Зайсана и Монгольской границы. Проектируемый громадной важности Трансъ-Уральскій водный путь, выходя также въ То-

больскѣ, какъ бы подчеркиваетъ необходимость постройки желѣзнодорожной линіи Тобольскъ—Тавда, дабы дать выходъ сибирскимъ грузамъ на западъ въ долгіе 7 мѣсяцевъ зимней спячки водныхъ сибирскихъ путей, заставляя въ то же время переброшенный съ Волги и ея бассейна рѣчной флотъ интенсивно подвести въ Тобольскъ въ пяти-мѣсячную короткую сибирскую навигацію и хлѣбные груза, и сырье, и каменный уголь.

Омскій Областной Военно-Промышленный Комитетъ отвергаетъ совершенно названіе какой бы то ни было изъ вышеперечисленныхъ желѣзнодорожныхъ линій — „переселенческою", какъ это было сдѣлано Комиссіей инженера Бубликова,—ибо всѣ вышеназванныя линіи первоочередного значенія колоссальной государственной важности и если нѣкоторыя части ихъ и могли бы быть названы „піонерными", то на самое короткое время,—экономическій ростъ Сибири не въ состояніи остановить даже великая война народовъ.

Омскій Комитетъ привѣтствуетъ то дѣленіе очередей постройки желѣзнодорожныхъ линій, которое принято соединеннымъ засѣданіемъ подъ предсѣдательствомъ инженера А. А. Бубликова, а именно:

I. Линіи первой очереди (1917 г.).
II. Линіи второй очереди (1918—1920 г.г.).
III. Линіи послѣдующихъ очередей (послѣ 1920 года).

Подлинную подписалъ Членъ Комитета А. А. Скороходовъ.

XI. Отзывъ Пермскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета.

Выписка изъ протокола засѣданія Пермскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета отъ 13-го октября 1916 года.

Присутствовали: 1) Предсѣдатель А. Е. Ширяевъ (Предсѣдатель Пермскаго Военно-Промышленнаго Комитета). Члены Совѣщанія: 2) М. Н. Ксенофонтовъ, Соликамскій Городской Голова, 3) Д. Н. Антипинъ, Предсѣдатель Соликамской Земской Управы, 4) П. И. Королевъ, членъ Пермскаго Военно-Промышленнаго Комитета (отъ Пермскаго Биржевого Комитета), 5) В. Я. Ефимовъ, Начальникъ Службы Пути Пермской желѣзной дороги, 6) К. К. Самородовъ, Помощникъ Начальника Коммерческой Службы Пермской желѣзной дороги, 7) Н. А. Губининъ, членъ Пермскаго Военно-Промышленнаго Комитета (старшій Фабричный Инспекторъ),

8) Н. А. Костылевъ, членъ Пермскаго Военно-Промышленнаго Комитета (Управляющій Юго-Камскимъ заводомъ), 9) С. И. Ефимченко, отъ Глазовскаго Военно-Промышленнаго Комитета, 10) В. Ф. Паркачевъ, членъ Пермскаго Военно-Промышленнаго Комитета (Завѣдывающій Механическимъ Цехомъ Пермскихъ Главныхъ Мастерскихъ), 11) Е. М. Кочерговъ, членъ Пермскаго Военно-Промышленнаго Комитета (Инспекторъ Очерской Школы Ремесленныхъ Учениковъ), 12) Я. И. Жандармовъ, Предсѣдатель рабочей группы Пермскаго Военно-Промышленнаго Комитета, 13) А. А. Тимофеевъ, 14) С. А. Склюевъ, Членъ Пермскаго Военно-Промышленнаго Комитета (г. Оса), 15) С. А. Верещагинъ, Чердынскій Городской Голова, 16) Н. Ф. Добротворскій, Оханскій Городской Голова, 17) И. И. Казаковъ, Членъ Пермскаго Военно-Промышленнаго Комитета (Членъ Т-ва Казаковъ, Полюдовъ и Чудиновъ въ Очерскомъ заводѣ), 18) И. Н. Зиновьевъ, Гласный Пермской Городской Думы, 19) Д. В. Макаровъ, Членъ Пермскаго Военно-Промышленнаго Комитета (Нач. Пермск. Отд. Казанскаго Округа Путей Сообщенія), 20) А. Н. Ильящевичъ, Членъ Пермскаго Военно-Промышленнаго Комитета, 21) А. И. Вотяковъ, Предсѣдатель Чердынской Земской Управы, 22) С. Л. Сартаковъ, Членъ Пермскаго Военно-Промышленнаго Комитета (г. Кунгуръ) и 23) А. В. Володинъ, Членъ Пермскаго Военно-Промышленнаго Комитета.

Совѣщаніе, познакомившись съ проектами плановъ желѣзнодорожнаго строительства Особаго Междувѣдомственнаго Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія тайнаго совѣтника Борисова и Соединеннаго Совѣщанія Перевозочнаго Отдѣла Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета и Комиссіи по желѣзнодорожнымъ вопросамъ при Совѣтѣ Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли подъ предсѣдательствомъ Члена Государственной Думы А. А. Бубликова, рѣшило разсмотрѣть только тѣ линіи, которыя такъ или иначе затрагиваютъ экономическіе интересы Камско-Приуральскаго Края, къ числу которыхъ, по мнѣнію Совѣщанія, относятся слѣдующія линіи, намѣченныя къ постройкѣ въ 1-е пятилѣтіе Совѣщѣніями тайнаго совѣтника Борисова:

1) Кострома—Красноуфимскъ—Кыштымъ,

2) Второго пути на сѣверной магистрали Петроградъ—Пермь—Тюмень—Омскъ и

А. А. Бубликова:

3) Рыбинскъ — Красноуфимскъ — Кыштымъ — Шадринскъ — Мишкино.

Проекты этихъ линій вызвали оживленныя пренія. Часть Совѣщанія постройку первой или третьей линіи находила нужнымъ начать въ первое же пятилѣтіе, какъ дающую кратчайшій выходъ Сибирскимъ и Уральскимъ грузамъ на Западъ Россіи, Петроградъ и портамъ Балтійскаго моря и тѣмъ самымъ могущую разгрузить Сѣверную магистраль. Помимо этого, эта линія, проходя по населеннымъ мѣстностямъ и богатымъ продуктами сельскаго хозяйства имѣетъ громадное и мѣстное значеніе, создавая новые экономическіе центры. Другая часть Совѣщанія, не отрицая важности этой линіи какъ въ общегосударственныхъ такъ и мѣстныхъ интересахъ, однако, находитъ, что она не разгрузитъ Сѣверной магистрали, такъ какъ часть грузовъ, слѣдующихъ и сейчасъ изъ Сибири по Сѣверной магистрали хотя и перейдетъ на эту линію, но эта убыль грузовъ возмѣстится съ избыткомъ тѣми грузами, которые поступятъ съ линій уже разрѣшенныхъ къ постройкѣ и проектируемыхъ, это съ одной стороны, а съ другой, нужно имѣть въ виду тотъ гигантскій экономическій ростъ Сибири и Урала, который и сейчасъ даетъ уже увеличеніе грузооборота Пермской желѣзной дороги на 27% въ годъ, послѣ же войны этотъ ростъ пойдетъ еще болѣе быстрымъ темпомъ; въ виду этого нельзя ожидать, что сооруженіе этой новой линіи разгрузитъ Сѣверную магистраль. По заявленію представителей Пермской желѣзной дороги, эта часть Сѣверной магистрали настолько уже загружена, что для усиленія пропускной способности дороги на будущій годъ будетъ приступлено нынѣ же къ частичной укладкѣ второго пути, но трудно надѣяться, что безъ сплошного второго пути дорога справится съ грузами даже въ будущемъ году. Было отмѣчено, что на участкѣ Пермь — Вятка недавно произведены большія работы по смягченію профиля пути. Поэтому необходимо признать неотложной задачей постройку второго пути на всемъ протяженіи Сѣверной магистрали Петроградъ — Пермь — Тюмень — Омскъ, а постройку новой линіи Рыбинскъ — Красноуфимскъ — Кыштымъ признать первоочередной.

Часть Совѣщанія, соглашаясь въ цѣломъ въ необходимости начать постройку второго пути Сѣверной магистрали внѣ очереди, подниметъ вопросъ о спрямленіи этой магистрали въ направленіи ст. Чепца — Оханскъ — Кунгуръ. Но большинство Совѣщанія указывало, что спрямленіе пути, связанное съ постройкой моста черезъ

рѣку Каму у Оханска, безъ одновременной постройки второго пути черезъ Пермь,—сведетъ на нѣтъ результатъ увеличенія пропускной способности остальныхъ участковъ Сѣверной магистрали на нѣсколько лѣтъ, что въ виду только эксплоатаціонныхъ соображеній не допустимо.

Кромѣ того, указывалось, что обходъ магистралями крупныхъ торговопромышленныхъ и культурныхъ центровъ едва ли соотвѣтствуетъ развитію производительныхъ силъ страны. Не менѣе важное значеніе второй путь на Пермь имѣетъ и, въ виду того, что г. Пермь съ устроенной береговой товарной вѣткой и пристанью у желѣзнодорожной ст. Левшино (у устья Чусовой, 15 верстъ отъ Перми) является основнымъ перевалочнымъ пунктомъ Камско-Пріуральскаго Края.

Для характеристики грузооборота на станціяхъ Пермь I, Пермь II и Левшино, въ связи съ перевалкою грузовъ на воду и обратно— Помощникомъ Начальника Коммерческой Службы желѣзной дороги К. К. Самородовымъ была доложена таблица, выдержки изъ которой ниже приводятся:

	1914 годъ	1915 годъ	8 мѣс. 1916 года
Ст. Пермь I-я:			
Прибыло . . .	6,9 милл. пуд.	10,8 милл. пуд.	7,7 милл. пуд.
Отправлено . . .	4,3 „ „	3,5 „ „	2,2 „ „
Ст. Пермь II-я:			
Прибыло . . .	2 милл. пуд.	11,4 милл. пуд.	7,4 милл. пуд.
Отправлено . . .	2,7 „ „	4 „ „	2,2 „ „
Ст. Левшино:			
Прибыло . . .	4,1 милл. пуд.	5,4 милл. пуд.	5,5 милл. пуд.
Отправлено . . .	3,7 „ „	4,7 „ „	3,2 „ „
Левшино-Пристань:			
Прибыло . . .	9,6 милл. пуд.	12,8 милл. пуд.	10,8 милл. пуд.
Отправлено . . .	3,1 „ „	2 „ „	1,4 „ „

Въ результатѣ преній Совѣщаніе постановило большинствомъ 18 противъ 5: признать постройку второго пути Сѣверной магистрали внѣочередной важности и одновременно приступить къ постройкѣ линіи Чепца—(между Кузьма—Бородулино) Оханскъ-Кунгуръ (приблизительно 250 верстъ), а постройку линіи Рыбинскъ—Красноуфимскъ—Кыштымъ (приблизительно 1400 верстъ) отнести въ первую очередь.

4) Пермь—Котласъ—Сороки.

Принимая во вниманіе, что эта линія, помимо использованія лѣсныхъ и другихъ богатствъ Сѣверо-Восточной части Европейской Россіи, откроетъ кратчайшій путь для сибирскихъ, средне-Азіатскихъ и уральскихъ грузовъ къ незамерзающему порту и что этотъ путь будетъ имѣть первостепенное Государственное значеніе въ этой экономической борьбѣ, которая должна начаться по окончаніи войны съ враждебными намъ центральными государствами,—Совѣщаніе единогласно постановило: постройку линіи Котласъ—Сороки (800 верстъ) отнести въ первую очередь, а линію Котласъ—Пермь (700 верстъ) въ третью очередь при условіи техническаго улучшенія участка Вятка—Котласъ.

5) Камско-Печорская (Пермь — Солеварни — Чердынь — село Троицкое на Печорѣ—съ вѣткою на Кизелъ).

Проектируемая линія, соединяя бассейны Камы и Печоры будетъ обслуживать громадный районъ, богатый лѣсомъ, пушиной и рыбой, Западнаго склона сѣвернаго Урала рудныя, каменоугольныя и нефтяныя (Ухта) богатства котораго совершенно не использованы. Чердынскими торгово-промышленными и общественными дѣятелями произведены геологическія обслѣдованія района и техническія изысканія линіи Солеварни—Чердынь—Троицкое и обезпечена уже большая часть капитала для сооруженія этой дороги. Соединеніе этой линіи вѣткой на Кизелъ дастъ кратчайшій выходъ каменному углю какъ на р. Каму, такъ и на заводы, расположенные по желѣзной дорогѣ, идущей черезъ Пермь. Кромѣ сего, эта дорога пройдетъ черезъ Палазинскій и Добрянскій желѣзодѣлательные заводы, лишенные въ настоящее время желѣзнодорожнаго пути.

Совѣщаніе единогласно постановило: отнести постройку линіи Пермь—Солеварни—Чердынь—село Троицкое на Печорѣ съ вѣткою на Кизелъ (720 в.) съ примыканіемъ у села Троицкаго къ Бѣломорской линіи, въ первую очередь.

6) Бѣломорская (Архангельскъ—Обь, протяж. 1500 в.).

Совѣщаніе признало Государственную важность этой линіи для эксплоатаціи лѣсныхъ богатствъ Сѣвера и отнесло ея постройку къ первой очереди.

7) Надеждинскій заводъ съ выходомъ на сѣверъ къ Бѣломорской линіи.

Совѣщаніе признало необходимымъ замѣнить эту линію линіей Надежденскій заводъ—село Троицкое на Печорѣ (протяж. 630 в.), и признать ее второочередной.

8) Кизелъ—Вознесенская—Воткинскій Заводъ (330 в.).

Линія эта проектировалась для снабженія каменнымъ углемъ Воткинскаго и Ижевскаго заводовъ изъ Кизеловскаго района. Совѣщаніе нашло, что принятая линія Пермь—Соленарни съ вѣткой на Кизелъ значительно облегчаетъ эту задачу, такъ какъ остается лишь провести желѣзную дорогу Воткинскій заводъ—Оханскъ—Пермь, протяженіемъ 155 верстъ съ мостомъ черезъ рѣку Каму у г. Оханска. Участокъ Пермь—Оханскъ явится въ будущемъ головнымъ участкомъ намѣченной Совѣщаніемъ дороги Пермь—Нижній-Новгородъ, мостъ же черезъ рѣку Каму потребуется для намѣченной линіи Кунгуръ—Оханскъ—Чепца. Кромѣ сего, линія Воткинскій заводъ—Оханскъ—Пермь проходитъ по хлѣбороднымъ мѣстамъ, могущимъ дать свой избытокъ хлѣба на сѣверъ Урала.

Совѣщаніе единогласно постановило: вмѣсто линіи Воткинскій заводъ—Вознесенская, протяженіемъ 330 верстъ, принять линію Воткинскій заводъ—Оханскъ—Пермь (съ ранѣе намѣченной Пермь—Солеварни съ вѣткой на Кизелъ. (155 в.).

9) Оренбургъ—Уфа (336 в.).

Эта линія будетъ строиться съ 1917 года и признана первоочередной.

10) Уфа—Пермь (440 в.).

Эта линія, какъ часть кратчайшаго пути между Камско-Уральскимъ Краемъ, съ одной стороны, и Средней Азіей съ другой,—Совѣщаніемъ признана имѣющей первостепенное транзитное значеніе.

Помимо этого линія, проходя по земледѣльческимъ и отчасти лѣснымъ, а въ сѣверной части и горнопромышленнымъ районамъ имѣетъ большое мѣстное значеніе.

Относительно мѣста примыканія этой дороги (Пермь, Кунгуръ или станція между ними) была высказана необходимость проведенія дороги черезъ заброшенные мѣдноплавильные заводы (Юговской, Бизярскій и Вымовскій), что обуславливаетъ направленіе дороги на Пермь.

Соединеніе этой дороги съ Кунгуромъ получается, имѣя въ виду принятую пересѣкающую линію Кунгуръ—Оханскъ—Чепца.

Совѣщаніе признало линію Уфа — Пермь, имѣющею первоочередное значеніе.

11) Оренбургъ—Мантурово (1200 в.).

Эта транзитная линія между Средней Азіей и Поволжьемъ и Сѣверомъ, проходя вмѣстѣ съ тѣмъ по населенному краю, лишен-

ному дорогѣ, признана Совѣщаніемъ имѣющею первоочередное значеніе.

12) Вятка—Мензелинскъ (385 в.).

Направленіе этой линіи съ тупикомъ въ Мензелинскѣ, по мнѣнію Совѣщанія, парализовало бы то ея громадное транзитное значеніе, которое она пріобрѣтаетъ, какъ и предыдущія двѣ линіи, при условіи, если измѣнить ея направленіе: Вятка — Сарапуль — Уфа не пересѣкая Бѣлой. По этимъ соображеніямъ Совѣщаніе находитъ цѣлесообразнымъ замѣнить линію Вятка — Мензелинскъ линіей Вятка — Сарапуль — Уфа (570 в.) не пересѣкая Бѣлой и считаетъ постройку ея первоочередной.

13) Вятка—Чистополь.

Вопросъ объ этой линіи оставленъ открытымъ.

Затѣмъ Предсѣдатель А. Е. Ширяевъ выдвигаетъ вопросъ о прямомъ соединеніи Урала съ центромъ Россіи и предлагаетъ Совѣщанію обсудить линію Пермь—Оханскъ—Н.-Новгородъ.

Совѣщаніе нашло постройку линіи Пермь—Оханскъ—Н.-Новгородъ (протяженіемъ приблизительно 820 верстъ, за вычетомъ первоочередного участка Пермь — Оханскъ 55 верстъ, остается 765 верстъ) имѣющую важное значеніе, отнеся ее, въ виду принятыхъ перво- и вторичноочередныхъ линій, къ третьей очереди.

По предложенію же Предсѣдателя А. Е. Ширяева Совѣщаніе считаетъ необходимымъ постройку въ четвертую очередь линіи Кунгуръ—Красноуфимскъ, протяженіемъ приблизительно въ 110 в.

На этомъ Совѣщаніе закончило свои занятія.

XII. Отзывъ Томскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета.

Телеграмма отъ 20 октября 1916 года
№ 4789.

Необходимость предѣльнаго экономическаго напряженія Имперіи при назрѣвшей мировой конъюнктурѣ повелительно диктуетъ Сибири полное раскрытіе природныхъ богатствъ хозяйственной энергіей, поэтому планъ дорожнаго строительства края опредѣляется, помимо задачъ вывоза и ввоза, нуждами внутренняго товарообмѣна. Необычайный приростъ населенія порождающій новые хозяйственные районы, частныя неожиданныя открытія природныхъ богатствъ, должны выдвигать острыя дорожныя нужды

непредвидимыя детально предрѣшеннымъ планомъ строительства. Необходимо предоставленіе Сибири большого запаса строительной возможности первой очереди. Желательно разсмотрѣніе желѣзной сѣти одновременно съ планомъ оборудованія дешевыхъ водныхъ путей. Главнѣйшія внутреннія нужды Сибири осуществятся съ наибольшимъ экономическимъ эффектомъ для государства построеніемъ двухъ линій восточно-западнаго направленія, двухъ меридіональныхъ. Сѣверная магистраль—Томскъ—Тобольскъ произведетъ колонизаціонное вскрытіе большихъ цѣнныхъ земельныхъ фондовъ Нарымскаго края и средней полосы Тобольской губерніи, извѣстныхъ большими запасами утченныхъ для отпуска лѣсовъ и прорѣзанныхъ сплавными рѣками. Она откроетъ кратчайшій путь къ незамерзающему Александровскому порту и Архангельску при условіи постройки дороги Котласъ—Сороки и соединенія Тобольска съ сѣтью. Она разгрузитъ существующую магистраль перевозкой сибирскихъ углей Сѣверному Уралу и транзитныхъ грузовъ, поступающихъ восточнѣе тайги, сокращая пробѣгъ до Екатеринбурга на 115 верстъ. Примыканіе въ Томскѣ вызывается глубокими болотами, заграждающими Новониколаевскъ. Выходъ грузовъ съ Юрги спеціальной линіей дастъ сокращеніе пробѣга на 50 верстъ. Равно магистральное значеніе имѣетъ Томскъ—Тара—Красноуфимскъ большей строительной длины, но съ нѣсколько меньшаго колонизаціоннаго значенія. Южная магистраль Семипалатинскъ—Атбасаръ—Кустанай обслужитъ срединою богатыя рудныя мѣсторожденія, на западѣ пересѣчетъ районъ наибольшей плотности сельскаго населенія Киргизской степи. Выходъ на Орскъ, удлиняя пересѣченіе безплодной степи, лишаетъ транзитности дальностью очереди (?). Орскъ—Илецкъ—Уральскъ—Царицынъ—меридіональные пути, необходимые для обмѣна сѣвернаго хлѣба, лѣса, угля, желѣза на южные грузы. Ради освобожденія земель Туркестана высокихъ культуръ необходимо продлить линію Вѣрный—Семипалатинскъ—Славгородъ до сѣверной магистрали около Тары. Желательна линія Енисейскъ—Ачинскъ—Минусинская. Желательна линія Томскъ—Енисейскъ, составляющая продолженіе сѣверной магистрали. Эта линія открываетъ обширный районъ для колонизаціи, облегчаетъ подачу лѣса Причулымья въ степные районы Сибири и для удовлетворенія шпальнаго голода существующихъ и будущихъ дорогъ. Она представляетъ кратчайшій путь европейскимъ грузамъ изъ Енисейска въ Западную Сибирь. Военнопромышленный. (Подписалъ) Конюховъ.

XIII. Отзывъ Уральскаго Горнозаводскаго Военно-Промышленнаго Комитета.

Отношеніе отъ 24 сентября 1916 г. за № 1076.

Вслѣдствіе циркуляра отъ 17 августа с/г., за № 7314, Уральскій Горнозаводскій Военно-Промышленный Комитетъ имѣетъ честь увѣдомить, что, не встрѣчая какихъ-либо принципіальныхъ возраженій противъ намѣченной Совѣщаніемъ при Перевозочномъ Отдѣлѣ, подъ предсѣдательствомъ А. А. Бубликова, схемы распредѣленія подлежащихъ сооруженію желѣзныхъ дорогъ на категоріи, Комитетъ, однако, не можетъ согласиться съ предложеннымъ означеннымъ Совѣщаніемъ распредѣленіямъ по категоріямъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ значеніе для Урала и его горной промышленности.

Изъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ линій, относящихся до Урала, въ первую категорію отнесена только линія Кыштымъ — Красноуфимскъ — Рыбинскъ, по предположеніямъ Совѣщанія при Министерствѣ Путей Сообщенія отнесенная ко второй категоріи, которая соотвѣтствуетъ третьей категоріи, установленной Совѣщаніемъ при Перевозочномъ Отдѣлѣ. Между тѣмъ по ея экономическому значенію означенной линіи отнюдь не можетъ быть дано предпочтеніе передъ рядомъ другихъ желѣзныхъ дорогъ, обслуживающихъ Уралъ или соединяющихъ его съ другими районами.

Разгрузка забитыхъ линій Сѣверныхъ и Пермской желѣзныхъ дорогъ будетъ въ значительной степени достигнута предполагаемымъ въ 1917 году открытіемъ движенія по линіи Екатеринбургъ—Казань, благодаря которому съ участковъ Екатеринбургъ—Вятка—Вологда будутъ сняты грузы, слѣдующіе на Москву. Что касается грузового движенія съ Урала на Петроградъ, то при посредствѣ проектируемой линіи оно будетъ кружнымъ для всего средняго и сѣвернаго Урала. Если во время войны необходимо создавать новые, хотя бы и кружные, выходы для грузовъ, не могущихъ быть продвинутыми въ прямомъ направленіи, то цѣлесообразность кружныхъ путей по окончаніи войны представляется сомнительною; между тѣмъ, даже при крайней спѣшности сооруженія дороги Кыштымъ — Рыбинскъ, открытія по ней движенія едва-ли можно ожидать въ теченіе вѣроятнаго періода войны. Большое значеніе могла бы имѣть означенная линія для грузовъ, слѣдующихъ изъ

Сибири транзитомъ черезъ Уралъ, но только при условіи дальнѣйшаго продленія этой линіи на востокъ отъ Кыштыма, примѣрно, на Шадринскъ до Кургана, для соединенія съ рельсовыми путями Сибири. Но Совѣщаніе при Перевозочномъ Отдѣлѣ не проектируетъ этого новаго выхода съ Урала въ Сибирь, поддерживая предположеніе Совѣщанія при Министерствѣ Путей Сообщенія о сооруженіи линіи Екатеринбургъ—Синарская—Шадринскъ—Курганъ (или Омскъ), по каковой линіи сибирскіе грузы могутъ попасть на дорогу Кыштымъ—Рыбинскъ опять-таки кружнымъ путемъ черезъ забитый участокъ Омской дороги Екатеринбургъ—Кыштымъ.

По всѣмъ изложеннымъ соображеніямъ, не отвергая цѣлесообразности сооруженія линіи Кыштымъ—Рыбинскъ, Уральскій Горнозаводскій Комитетъ не усматриваетъ основанія къ отнесенію ея къ первоочереднымъ.

Переходя засимъ къ желѣзнымъ дорогамъ, отнесеннымъ Совѣщаніемъ при Перевозочномъ Отдѣлѣ ко 2-ой и 3-ей очередямъ, Уральскій Горнозаводскій Комитетъ находитъ, что интересы Урала затрагиваются ближайшимъ образомъ слѣдующими изъ этихъ линій: Синарская — Екатеринбургъ, Бѣломорская, Южно-Сибирская, Пермь — Солеварни — Печора, Кисканъ—Міассъ, Тобольскъ-сѣть, Уфа — Кунгуръ, Троицкъ — Стерлитамакъ, Магнитная — Сара, Илецкъ—Орскъ, а также линія Котласъ—Сороки.

Изъ этихъ линій только первыя четыре отнесены ко второй очереди (соотвѣтствующей первой очереди, установленной Совѣщаніемъ при Министерствѣ Путей Сообщенія), остальныя же семь — къ 3-ей очереди, т. е., къ числу линій, подлежащихъ постройкѣ послѣ 1920 г.

Не возражая противъ отнесенія къ 3-ей очереди линій Уфа—Кунгуръ, Магнитная—Сара, Илецкъ—Орскъ, такъ какъ значеніе ихъ менѣе важно, чѣмъ остальныхъ, Уральскій Горнозаводскій Комитетъ считаетъ настоятельно необходимымъ приблизить срокъ сооруженія линій: Кисканъ — Міассъ, Троицкъ — Стерлитамакъ и Тобольскъ-сѣть, изъ которыхъ первыя двѣ необходимы для соединенія съ рельсовой сѣтью горы Магнитной съ ея громадными запасами желѣзной руды наилучшаго качества, а также удаленныхъ нынѣ отъ желѣзныхъ дорогъ заводовъ и рудниковъ Южнаго Урала, могущихъ значительно развить свою дѣятельность при условіи освобожденія отъ бездорожья. Что же касается линіи Тобольскъ-

сѣть, то, составляя продолженіе Сѣверо-восточной Уральской желѣзной дороги, по которой уже нынѣ происходитъ временное движеніе и которая будетъ окончательно готова къ началу 1917 года, она соединитъ эту дорогу съ глубоководною рѣкою Иртышемъ и дастъ возможность безпрепятственнаго подвоза воднымъ путемъ грузовъ, имѣющихъ слѣдовать на Уралъ и далѣе на западъ по желѣзной дорогѣ.

Высказываясь въ силу изложеннаго за отнесеніе всѣхъ трехъ названныхъ линій не къ 3-ей, а ко 2-ой очереди, Уральскій Горнозаводскій Комитетъ полагаетъ, что ко 2-ой же очереди надо отнести и линію Котласъ — Сороки, безъ которой вывозъ за-границу Сибирскаго хлѣба и лѣса съ сѣверо-востока Россіи не можетъ происходить правильно и безпрепятственно. Эта линія, наравнѣ съ Бѣломорскою, будетъ имѣть крупнѣйшее значеніе для государства, обезпечивая крупный размѣръ экспорта черезъ Бѣлое море.

Что касается до дорогъ, отнесенныхъ Совѣщаніемъ при Перевозочномъ Отдѣлѣ ко 2-ой очереди, необходимо отмѣтить, что въ перечнѣ этихъ дорогъ отмѣнена линія Екатеринбургъ—Синарская, 100 верстъ длиною, тогда какъ надо бы указать линію Екатеринбургъ—Синарская—Шадринскъ—Омская дор. (300 вер.), ибо безъ соединенія съ Омскою дорогою линія Екатеринбургъ—Синарская — Шадринскъ (участокъ Синарская—Шадринскъ построенъ) утратила бы большую часть своего значенія.

Засимъ Бѣломорская дорога должна быть отнесена ко 2-ой очереди цѣликомъ, тогда какъ Совѣщаніе при Перевозочномъ Отдѣлѣ исключаетъ изъ этой очереди участокъ отъ Надеждинскаго завода до соединенія съ линіею Объ-Архангельскъ. Между тѣмъ этотъ участокъ обслужитъ Сѣверо-Восточный Уралъ съ его громадными запасами лѣса превосходнаго качества и съ несомнѣнными запасами ископаемыхъ.

Наконецъ, линія Пермь-Солеварни-Печора должна быть трассирована не по лѣвому, а по правому берегу Камы, такъ какъ при этомъ условіи она захватитъ въ свой районъ рядъ удаленныхъ нынѣ отъ дорогъ горныхъ заводовъ.

Кромѣ указанныхъ измѣненій въ предположеніяхъ Совѣщанія при Перевозочномъ Отдѣлѣ, Уральскій Горнозаводскій Комитетъ полагаетъ необходимымъ дополнить эти предположенія линіями Верхотурье-Ирбитъ и Тобольскъ-Томскъ. Первая изъ этихъ линій,

имѣя крупное мѣстное значеніе, имѣла бы также серьезное значеніе транзитнаго пути для грузовъ, слѣдующихъ изъ Сибири на Богословскую и Бѣломорскую дороги. Что же касается второй, то сооруженіе ея явилось бы мѣрою, которая дѣйствительно и вполнѣ обезпечила бы полученіе на Уралѣ большого количества сибирскаго угля и кокса, необходимыхъ для дальнѣйшаго развитія Уральской горной промышленности. Сокращеніе запасовъ древеснаго топлива и возрастающая его дороговизна исключаютъ въ будущемъ возможность увеличенія выплавки чугуна на Уралѣ на древесномъ горючемъ. Этотъ способъ долженъ быть сохраненъ лишь для полученія отвѣтственныхъ сортовъ металла, обыкновенные же сорта его должны выплавляться на минеральномъ горючемъ, примѣненіе котораго дастъ возможность значительнаго увеличенія металлургическаго производства на Уралѣ. Но получить сибирскій коксующійся уголь или коксъ въ большомъ количествѣ Уралъ не можетъ при посредствѣ тѣхъ забитыхъ линій, которыя нынѣ соединяютъ его съ Томскимъ угольнымъ райономъ, даже при условіи проложенія второго пути отъ Омска до Екатеринбурга и сооруженія дороги отъ Екатеринбурга до Омской дороги, ибо Томская дорога не была бы въ состояніи передать на эти линіи новые 50—100 мил. пудовъ массоваго груза. Единственнымъ радикальнымъ рѣшеніемъ вопроса явилось бы сооруженіе сѣвернаго сибирскаго пути, который, конечно, не сдѣлался бы исключительно углевозною дорогою, но немедленно пріобрѣлъ бы большое мѣстное и колонизаціонное значеніе.

Для свѣдѣнія Центральнаго Комитета къ сему прилагается копія отзыва Совѣта Съѣзда Горнопромышленниковъ Урала г. Товарищу Министра Путей Сообщенія И. Н. Борисову отъ 20-го августа с. г., за № 976. (Подписали) Предсѣдатель Комитета Н. Кутлеръ. Завѣдующій дѣлами Ю. Бутлеровъ.

Копія.

Его Превосходительству Господину Товарищу Министра Путей Сообщенія И. Н. Борисову.

Сношеніемъ отъ 4-го сего августа Ваше Превосходительство предложили Совѣту высказаться по поводу предположеній состоявшаго подъ предсѣдательствомъ Вашимъ Совѣщанія относительно

подлежащихъ сооруженію, по окончаніи войны, желѣзныхъ дорогъ.

Исполняя это порученіе, Совѣтъ считаетъ долгомъ оговориться, что недостатокъ времени исключаетъ возможность всесторонняго разсмотрѣнія Совѣтомъ предположеній Совѣщанія и подробной мотивировки тѣхъ замѣчаній, которыя Совѣтъ имѣетъ высказать по поводу означенныхъ предположеній. Вынужденный нынѣ ограничиться лишь краткимъ и суммарнымъ изложеніемъ своихъ соображеній, Совѣтъ не можетъ не выразить надежды, что представители его будутъ привлечены къ дальнѣйшему обсужденію дѣла въ Совѣщаніи, и имъ предоставлено будетъ представить подробныя доказательства основательности приводимыхъ ниже взглядовъ.

Совѣту уже неоднократно приходилось высказывать мнѣніе, что будущее горной промышленности Урала находится въ тѣсной зависимости отъ обезпеченности ея минеральнымъ горючимъ, которое Уралъ можетъ получить изъ Сибири, съ ея богатѣйшими залежами коксующагося угля въ предѣлахъ Томской губерніи.

Однако возможность использованія запасовъ Сибирскаго кокса для нуждъ Урала находится всецѣло въ зависимости отъ условій желѣзнодорожныхъ перевозокъ кокса. Существующія линіи, соединяющія Сибирь съ Ураломъ, а именно: Томская желѣзная дорога и далѣе линіи Екатеринбургъ—Омскъ и Челябинскъ—Омскъ настолько загружены, что даже по окончаніи войны исключается возможность перевозить по нимъ отъ 50 до 100 милл. пуд. кокса для доменныхъ заводовъ Урала. Правда, путемъ новаго рельсоваго соединенія Урала съ Сибирью черезъ Синарскую—Шадринскъ—Курганъ, Омская дорога будетъ нѣсколько разгружена. Однако указанный новый рельсовый путь будетъ имѣть крупное мѣстное значеніе и привлечетъ много новыхъ грузовъ, при каковыхъ условіяхъ разгружающее его значеніе едва-ли будетъ велико. Не вполнѣ достигнетъ цѣли и проложеніе второй колеи на линіи Екатеринбургъ—Омскъ, нынѣ чрезвычайно загруженной. Но, если даже этотъ участокъ будетъ, послѣ проведенія второй колеи, доведенъ до такой пропускной способности, которая открыла бы возможность массовой перевозки каменноугольныхъ грузовъ, то затрудненія неизбѣжно возникнутъ на Томской дорогѣ, на которой неизбѣжно обнаружится недостатокъ пропускной способности.

Радикальное рѣшеніе вопроса о доставкѣ на Уралъ Сибирскаго угля и кокса могло быть получено лишь путемъ проведенія новой Сѣверной Сибирской магистрали, которая соединила бы Тобольскъ съ Томскомъ или инымъ какимъ пунктомъ въ предѣлахъ угольнаго бассейна Томской губерніи. Въ случаѣ продолженія Сѣверо-восточной Уральской дороги до Тобольска—каковая линія отнесена Совѣщаніемъ вполнѣ основательно къ первоочереднымъ—получилась бы новая сплошная желѣзнодорожная линія отъ центра Урала въ Екатеринбургѣ до Томска, которая, разрѣшая вопросъ о перевозкѣ на Уралъ Сибирскаго угля, имѣла бы въ то же время не маловажное транзитное значеніе и дала бы толчокъ использованію естественныхъ богатствъ (главнымъ образомъ лѣсовъ) тѣхъ частей Тобольской и Томской губерній, которыя, оставаясь нынѣ далеко въ сторонѣ отъ желѣзныхъ дорогъ, не могутъ успѣшно эксплоатироваться.

Совѣщаніе разсматривало между прочимъ вопросъ о дорогѣ Надеждинскій заводъ—Тюмень и, найдя это предположеніе недостаточно обоснованнымъ, отклонило таковое. Совѣтъ и съ своей стороны затруднился бы поддержать это предположеніе, но не можетъ не указать, что было бы весьма желательно въ первую очередь выстроить дорогу отъ Верхотурья до Тюмени или хотя бы до Ирбита, которая, имѣя крупное мѣстное значеніе для Сѣверо-восточнаго Урала, имѣла бы съ устройствомъ одобренной Совѣщаніемъ Бѣломорской дороги большое транзитное значеніе.

Признавая необходимымъ включеніе въ первую очередь двухъ указанныхъ линій, Совѣтъ не можетъ, съ своей стороны, не присоединиться къ прочимъ предположеніямъ Совѣщанія относительно сооруженія въ первую очередь желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ значеніе для Урала и его горной промышленности, къ числу коихъ должны быть отнесены дороги: Бѣломорская, Тобольскъ—сѣть, Екатеринбургъ—Синарская—Шадринскъ, Кисканъ—Міассъ, Троицкъ—Орскъ, Троицкъ — Стерлитамакъ, Кустанай — Кокчетавъ, Оренбургъ—Уфа, а также—въ болѣе отдаленной связи—Южно-сибирская магистраль и линія Котласъ—Сороки. По поводу этихъ предположеній Совѣтъ обязуется представить Вашему Превосходительству лишь слѣдующія два замѣчанія:

1) Совѣщаніе оставило открытымъ вопросъ о мѣстѣ примыканія линіи отъ Кискана на сѣверъ къ Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ. Съ своей стороны Совѣтъ находилъ бы весьма

желательнымъ окончательное утвержденіе направленія на Міассъ, которое, будучи болѣе легкимъ въ техническомъ отношеніи и имѣя большее мѣстное значеніе, въ то же время болѣе, чѣмъ направленіе на Бердяушъ, отвѣчало бы главной цѣли сооруженія этой линіи— соединеніе Магнитной горы съ горными заводами Урала. При этомъ было бы весьма желательно нынѣ же предрѣшить продолженіе линіи Кисканъ—Міассъ до Кыштыма, чѣмъ достигалось бы значительное спрямленіе линіи пробѣга горнозаводскихъ грузовъ и въ то же время столь необходимое облегченіе Челябинскаго узла.

2) Придавая весьма большое значеніе линіи Троицкъ—Стерлитамакъ, Совѣтъ, однако, полагалъ бы, что тѣмъ же цѣлямъ удовлетворяла бы линія Троицкъ—Полтавская—Магнитная—Стерлитамакъ. Между тѣмъ этотъ послѣдній варіантъ имѣлъ бы то преимущество, что дорога отъ Троицка до Полтавской уже сооружена, а отъ Полтавской до Магнитной могла бы быть сооружена въ ближайшій срокъ и оказала бы, какъ Совѣтъ уже имѣлъ случай указывать, благопріятное вліяніе на горнозаводское производство еще въ періодъ войны.

Изъ числа дорогъ, отнесенныхъ Совѣщаніемъ ко второй очереди, Совѣтъ считаетъ нужнымъ отмѣтить, какъ имѣющую серьезное значеніе для Урала, дорогу по восточному берегу Камы отъ Кизела на ст. Вознесенскую и далѣе на Воткинскій заводъ. Раздѣляя мнѣніе Совѣщанія, что эта дорога не имѣетъ характера первоочередной, Совѣтъ считаетъ однако долгомъ отмѣтить, что сооруженіе ея имѣло бы не малое значеніе для оживленія горнопромышленной жизни въ сѣверо-западномъ углу Пермской губ. Но вопросъ о наиболѣе цѣлесообразной трассѣ этой дороги нуждался бы еще въ дальнѣйшемъ выясненіи и направленіе ея не на Кизелъ, а на Усолье, быть можетъ, оказалось бы при ближайшемъ изученіи вопроса предпочтительнымъ.

Совѣщаніе не подвергло еще обсужденію вопросъ о вѣтвяхъ и подъѣздныхъ путяхъ, подлежащихъ отнесенію къ первой очереди; съ своей стороны Совѣтъ ходатайствовалъ бы о томъ, чтобы къ числу первоочередныхъ отнесены были бы тѣ вѣтви, сооруженіе коихъ, по предположеніямъ Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ, предположено предоставить имѣющему образоваться Уральскому Обществу желѣзнодорожныхъ вѣтвей, о чемъ названными Министерствами уже внесено представленіе во 2-й Департаментъ Государственнаго Совѣта.

Линіи эти слѣдующія:

1) Отъ ст. Пашія, Пермской ж. д., до завода Кусье — Александровскаго, протяженіемъ 12 верстъ;

2) Отъ ст. Бисеръ той же дороги до Бисерскаго завода— 17 верстъ;

3) Отъ ст. Яръ той же дороги черезъ Омутнинскій и Песковскій заводы, до Кирсинскаго завода—147 верстъ;

4) Отъ разъѣзда № 78 Омской ж. д. до заводовъ: Сѣверскаго, и

5) Отъ ст. Запрудовка, Самаро-Златоустовской ж. д. до горы Магнитной—250 верстъ.

Кромѣ того, къ числу первоочередныхъ вѣтвей было бы весьма желательно присоединить вѣтвь отъ ст. Баженово, Омской ж. д., до асбестовыхъ рудниковъ, протяженіемъ около 36 верстъ, сооруженіе каковой вѣтви дастъ толчокъ развитію добычи асбеста.

Подлинный за надлежащими подписями.

XIV. Отзывъ Харьковскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета.

Выписка изъ протокола

засѣданія Перевозочнаго Отдѣла Харьковскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета съ участіемъ представителей желѣзныхъ дорогъ, состоявшагося въ Харьковѣ 14 октября 1916 года по вопросу о планѣ желѣзнодорожнаго строительства на ближайшее пятилѣтіе.

Присутствовали: А. Б. Булацель, А. Ф. Бѣляковъ, А. В. Богопольскій, Н. И. Введенскій, С. С. Жилкинъ, Г. М. Колодяжный, А. В. Лукашевичъ, С. И. Морошкинъ, Н. Е. Килимовъ, В. А. Розановъ, П. Б. Ферингеръ. Предсѣдательствовалъ М. Н. Базькевичъ.

По открытіи засѣданія Предсѣдатель сдѣлалъ краткій историческій обзоръ желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи и охарактеризовалъ современное положеніе вопроса. Затѣмъ Завѣдывающимъ Перевозочнымъ Отдѣломъ А. В. Богопольскимъ былъ прочитанъ докладъ о новыхъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ, сооруженіе которыхъ представляется необходимымъ для южной Россіи и имѣетъ цѣлью удовлетвореніе страны продуктами южной горной промышленности.

Послѣ обмѣна мнѣній по существу предложеннаго докладчикомъ проекта желѣзнодорожнаго строительства, касающагося глав-

нымъ образомъ обслуживанія желѣзными путями Донецкаго Бассейна, собраніе перешло къ разсмотрѣнію значенія каждой изъ предполагаемыхъ линій въ отдѣльности.

Сравнивъ планъ желѣзнодорожнаго строительства, разработанный Особымъ Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ, съ планомъ Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета, и сопоставивъ установленныя каждымъ изъ названныхъ плановъ очередности осуществленія желѣзнодорожныхъ линій, имѣющихъ отношеніе къ Донецкому Бассейну, Перевозочный Отдѣлъ пришелъ къ слѣдующимъ заключеніямъ:

I. Линіи, непосредственно обслуживающія Донецкій Бассейнъ.

1) Линія Москва-Донецкій Бассейнъ.

Эта линія признана подлежащей исполненію въ первую очередь, какъ Особымъ Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ подъ Предсѣдательствомъ т. с. И. Н. Борисова, такъ и Центральнымъ Военно-Промышленнымъ Комитетомъ.

Отдѣлъ съ своей стороны подтвердилъ настоятельную необходимость сооруженія этой линіи въ первую очередь, при чемъ установилъ, что пунктами примыканія этой линіи къ существующимъ желѣзнымъ дорогамъ Донецкаго Бассейна должны служить станція Родаково, Сѣв. Дон. ж. д. и далѣе станція Штеровка, Екатерининской ж. дороги.

2) Линія Саратовъ-Каменоломни съ отвѣтвленіемъ на Миллерово.

Признавая эту линію первоочередной, Отдѣлъ пришелъ къ заключенію, что министерскій проектъ отвѣтвленія ея отъ станицы Чернышевской на Миллерово не соотвѣтствуетъ интересамъ Донецкой промышленности, такъ какъ онъ излишне удлиняетъ магистраль, долженствующую связать среднее Поволжье съ Бассейномъ и Азовскимъ моремъ. Было бы цѣлесообразнѣе дать основное направленіе этой линіи отъ Саратова на Миллерово черезъ станицу Усть-Медвѣдицкую, отъ которой должно пойти отвѣтвленіе на Каменоломни.

3) Линія Орелъ-Лиманъ.

Линія эта по плану Междувѣдомственнаго Совѣщанія т. с. И. Н. Борисова отнесена въ первую очередь. Центральнымъ

Военно-Промышленнымъ Комитетомъ она отнесена ко второй очереди.

Отдѣлъ призналъ необходимымъ сооруженіе этой линіи въ первую очередь, такъ какъ она имѣетъ чрезвычайно большое значеніе для промышленности Донецкаго Бассейна. Представляя собою часть магистрали Петроградъ-Орелъ-Ростовъ, линія Орелъ-Лиманъ открываетъ прямые ближайшіе выходы для Донецкихъ грузовъ на Петроградъ, Ростовъ и Кавказъ.

4) Линія Федоровка-Скадовскъ-Хорлы.

Эта линія признана Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ первоочередной; Центральнымъ же Военно-Промышленнымъ Комитетомъ она отнесена ко второй очереди.

Принимая во вниманіе, что линія Федоровка-Скадовскъ-Хорлы служитъ продолженіемъ существующей Токмакской ж. дороги къ югу, Отдѣлъ постановилъ признать ее первоочередной, такъ какъ она въ связи съ проектируемой линіей Краматорская-Цареконстантиновка открываетъ новый выходъ къ незамерзающимъ портамъ Чернаго моря, какъ для хлѣбныхъ, такъ и для горныхъ и горнозаводскихъ грузовъ Донецкаго Бассейна.

5) Линія Ворожба-Нижнеднѣпровскъ.

Эта линія отнесена Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ къ первой очереди, такъ какъ она имѣетъ большое значеніе при вывозѣ горнозаводскихъ грузовъ на сѣверо-западъ. Необходимость сооруженія этой линіи сознавалась уже давно, и единственнымъ возраженіемъ противъ ея осуществленія было опасеніе, что она, давая огромное количество грузовъ Екатеринославскому узлу, загрузитъ Днѣпровскій мостъ. Въ настоящее время благодаря тому, что съ постройкой линіи Мерефа-Херсонъ создается второй мостъ черезъ Днѣпръ, возраженіе это отпадаетъ, и постройка линіи Ворожба-Нижнеднѣпровскъ должна быть осуществлена въ первую очередь. Вмѣстѣ съ тѣмъ Отдѣлъ пришелъ къ заключенію, что по эксплоатаціоннымъ и мѣстнымъ топографическимъ условіямъ было бы вполнѣ цѣлесообразно сдѣлать примыканіе этой линіи къ строющейся желѣзной дорогѣ Мерефа-Херсонъ не на станціи Нижнеднѣпровскъ, а на станціи Новомосковскъ. Происходящее вслѣдствіе этого нѣкоторое удлиненіе линіи находитъ себѣ оправданіе въ удобствахъ эксплоатаціи.

6) Линія Донецкій Басесйнъ-Тамбовъ.

Эта линія отнесена Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ ко второй очереди. Центральнымъ Военно-Промышленнымъ Комитетомъ она отнесена къ линіямъ послѣдующихъ очередей. Принимая во вниманіе, что линія Донецкій Бассейнъ-Тамбовъ имѣетъ цѣлью соединеніе Бассейна съ Шуйско-Ивановскимъ промышленнымъ райономъ, однимъ изъ серьезныхъ потребителей продуктовъ Донецкой промышленности, Отдѣлъ призналъ необходимымъ сооруженіе этой линіи во вторую очередь. При этомъ пунктомъ примыканія названной линіи къ существующимъ дорогамъ Донецкаго Бассейна намѣчена станція Камышеваха, Екатерининской жел. дороги.

7) Линія Долинская-Помощная-Умань.

Междувѣдомственное Совѣщаніе признало линію Долинская-Помощная первоочередной, а линію Помощная-Умань второочередной. По плану Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета вся линія отнесена къ первой очереди.

Отдѣлъ пришелъ къ заключенію, что осуществленіе линіи Долинская-Умань въ полномъ объемѣ не вызывается крайней необходимостью въ виду того, что въ настоящее время сооружается линія Цвѣтково-Жашковъ, которая будетъ содѣйствовать облегченію выхода горнозаводскихъ грузовъ на западъ. Сооруженіе же участка этой линіи Долинская-Помощная является крайне необходимымъ, такъ какъ онъ способствуетъ облегченію грузового потока, направляющагося изъ Донецкаго Бассейна въ юго-западный край.

Въ экономическомъ отношеніи эта линія обслѣдована Совѣтомъ Съѣзда Горнопромышленниковъ Юга Россіи и имѣетъ весьма серьезное значеніе въ дѣлѣ снабженія минеральнымъ топливомъ Юго-Западнаго края. Являясь продолженіемъ 2-й Екатерининской линіи на западъ, линія эта отвлечетъ извѣстную часть Донецкихъ грузовъ съ крайне загруженной 1-й Екатерининской дороги на сравнительно свободную 2-ю Екатерининскую дорогу, которая, не имѣя въ настоящее время самостоятельнаго выхода на западъ, вливаетъ свои грузы въ крайне загруженный Знаменскій узелъ.

8) Линія Саратовъ-Самара.

Эта линія отнесена Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ ко второй очереди, а Центральнымъ Военно-Промышленнымъ Комитетомъ она отнесена къ первой очереди.

Отдѣлъ полагаетъ, что постройка этой линіи должна быть отнесена къ линіямъ первой очереди, такъ какъ она, являясь продленіемъ линіи Миллерово-Саратовъ, соединяетъ по кратчайшему направленію Донецкій Бассейнъ съ Ураломъ и Сибирью.

9) Линія Краматорская-Цареконстантиновка.

Эта линія отнесена Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ ко второй очереди; въ планъ же Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета она не вошла.

Отдѣлъ призналъ эту линію первоочередной. Пересѣкая богатое Гришинское каменноугольное мѣсторожденіе, линія эта имѣетъ двоякое значеніе для Донецкаго Бассейна. Съ одной стороны она, въ виду предполагаемаго Правленіемъ О-ва Токмакской ж. д. продолженія своей дороги отъ Федоровки до Черноморскихъ портовъ Скадовскъ и Хорлы, даетъ углямъ Гришинскаго мѣсторожденія и издѣліямъ металлургическихъ заводовъ ближайшій выходъ къ незамерзающимъ портамъ Чернаго моря, съ другой стороны тѣ же Гришинскіе угли, равно какъ и угли, добываемые въ районѣ вновь построенной вѣтви Екатерининской ж. д. Рутченково-Гришино, получаютъ болѣе короткій путь на сѣверъ. Кромѣ того, она пересѣчетъ богатые залежи известняковъ, представляющихъ цѣнный матеріалъ для металлугическихъ заводовъ въ качествѣ флюссовъ.

II. Линіи, имѣющія значеніе для Донецкаго Бассейна отвлеченіемъ транзитнаго движенія.

Обсудивъ проекты новыхъ линій, такъ или иначе обслуживающихъ Донецкій Бассейнъ, собраніе перешло къ обсужденію проектовъ линій, не имѣющихъ непосредственнаго отношенія къ Донецкому Бассейну, но облегчающихъ работу углевозныхъ желѣзныхъ дорогъ, снимая съ нихъ часть транзитныхъ грузовъ, количество которыхъ неизмѣнно увеличивается.

1) Линія Харьковъ—Пенза—Инза.

Эта линія признана первоочередной, какъ Особымъ Между-

вѣдомственнымъ Совѣщаніемъ такъ и Центральнымъ Военно-Промышленнымъ Комитетомъ. Отдѣлъ съ своей стороны считаетъ ее также первоочередной, такъ какъ она создаетъ новый выходъ изъ Бассейна на Уралъ и Сибирь, приближаетъ лѣсныя богатства къ Бассейну и прорѣзаетъ хлѣбородный районъ.

Напряженность работы Балашевской линіи свидѣтельствуетъ о мощности идущихъ въ этомъ направленіи грузовыхъ потоковъ. Съ запада на востокъ идетъ массовое движеніе переселенческой клади, сахара, каменнаго угля, металловъ и металлическихъ издѣлій въ Приволжскіе и Заволжскіе районы, а въ обратномъ направленіи идутъ лѣсные, хлѣбные и другіе, необходимые для Донецкаго Бассейна, грузы.

2) Линія Умань—Николаевъ—Керчь—Туапсе.

Эта линія отнесена къ первой очереди, какъ Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ, такъ и Центральнымъ Военно-Промышленнымъ Комитетомъ. Отдѣлъ присоединяется къ отнесенію этой линіи въ первую очередь, такъ какъ она имѣетъ цѣлью соединеніе юго-запада Имперіи съ Черноморскимъ побережьемъ, Закавказьемъ и Персіей.

3) Козловъ—Владикавказъ.

Линія эта снимаетъ транзитные грузы съ существующихъ углевозныхъ желѣзныхъ дорогъ. Обслуживая большой, лишенный желѣзнодорожныхъ путей четырехъугольникъ Лиски—Поворино—Царицынъ—Лихая, линія эта вмѣстѣ съ тѣмъ пересѣкаетъ богатый хлѣбородный районъ.

III. Линіи, не вошедшія въ планъ желѣзнодорожнаго строительства Особаго Междувѣдомственнаго Совѣщанія и Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета.

1) Линія Соль—Дебальцево—Ростовъ.

Эта линія, являясь продолженіемъ къ югу линіи Петроградъ—Орелъ—Лиманъ, необходима для созданія новой мощной магистрали Петроградъ—Орелъ—Ростовъ, которая, пройдя черезъ центръ Донецкаго Бассейна, дастъ весьма удобный выходъ горнымъ и горнозаводскимъ грузамъ изъ Донецкаго Бассейна на Петроградъ, Ростовъ и Кавказъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ эта линія пересѣкаетъ богатое антрацитовое мѣсторожденіе въ направленіи простиранія пластовъ и въ уровнѣ устраиваемыхъ шахтъ въ то время,

какъ Звѣревскій участокъ проходитъ по водораздѣлу, значительно выше расположенія рудниковъ.

2) Линія Миллевово—Штеровка—Маріуполь.

Являясь продолженіемъ къ юго-западу линіи Миллерово-Саратовъ, линія эта представляется крайне необходимой для осуществленія мощной магистрали Саратовъ-Маріуполь, долженствующей связать среднее Поволжье съ Азовскимъ моремъ черезъ Донецкій Бассейнъ. Кромѣ того, она пересѣчетъ богатыя залежи ископаемаго горючаго въ треугольникѣ, образуемомъ желѣзнодорожными линіями между станціями Дебальцево-Миллерово-Звѣрево, вкрестъ простиранія пластовъ и будетъ способствовать возникновенію новыхъ угольныхъ предпріятій.

3) Линія Купянскъ—Лозовая.

Эта линія имѣетъ цѣлью дать выходъ грузамъ Балашевской линіи въ южномъ направленіи и освободить отъ этихъ грузовъ Харьковскій узелъ и линіи Донецкаго Бассейна. Кромѣ того, линія эта имѣетъ существенное значеніе для нарождающейся каменноугольной промышленности Петровскаго мѣсторожденія.

4) Линія Цареконстантиновка—Маріуполь—Таганрогъ.

Эта линія имѣетъ цѣлью отвлечь часть транзитныхъ грузовъ, слѣдующихъ съ Кавказа на сѣверъ и сѣверо-западъ, и тѣмъ облегчить работу загруженныхъ углевозныхъ участковъ Екатерининской ж. д. Линія эта, являясь завершеніемъ 2-й Екатерининской ж. д. въ восточномъ направленіи, составитъ въ связи съ постройкой линіи Долинская—Умань мощную магистраль, которая соединитъ юго-западный и сѣверо-западный край Имперіи съ портами Азовскаго моря и Кавказомъ.

5) Линія Райгородка—Луганскъ—Ровеньки—Ростовъ—Канеловская.

Эта линія дастъ кратчайшее соединеніе Москвы съ Ростовомъ и Кавказомъ черезъ Донецкій Бассейнъ. Съ постройкой линіи Екатеринодаръ—Туапсе, линія эта явится частью большой магистрали, связывающей столицы съ Черноморскимъ побережьемъ и западной частью Закавказья. Вмѣстѣ съ тѣмъ она пересѣкаетъ въ районѣ станціи Ровеньки или Должанская, Екатерининской ж. д., богатѣйшее антрацитовое мѣсторожденіе.

б) Линія Донецкій Бассейнъ-Поворино.

Давая ближайшій выходъ для Донецкихъ грузовъ на сѣверо-востокъ, линія эта наивыгоднѣйшимъ образомъ связываетъ Донецкій Бассейнъ съ губерніями, изъ которыхъ Донецкая промышленность можетъ черпать лѣсные матеріалы. Вмѣстѣ съ тѣмъ, она разсѣкаетъ сѣверную часть Области Войска Донского, весьма слабо обслуженную желѣзными дорогами. Пунктомъ примыканія названной линіи намѣчена станція Родаково.

Всѣ перечисленныя въ послѣднемъ раздѣлѣ желѣзнодорожныя линіи, за исключеніемъ линіи Родаково—Поворино, отнесены Перевозочнымъ Отдѣломъ къ линіямъ первой очереди, какъ имѣющія серьезное значеніе въ дѣлѣ развитія южной горной промышленности, въ продуктахъ которой имѣетъ острую нужду вся страна. Что же касается линіи Родаково-Поворино, то, въ виду намѣченныхъ выше выходовъ изъ Донецкаго Бассейна на Москву, на Саратовъ и на Тамбовъ, сооруженіе этой линіи отнесено къ послѣдующимъ очередямъ.

XV. Отзывъ Читинскаго Мѣстнаго Военно-Промышленнаго Комитета.

Телеграмма отъ 11 октября за № 1118.

100881, обсудивъ съ участіемъ представителей городского самоуправленія, мѣстныхъ комитетовъ, общественныхъ организацій, планъ желѣзнодорожнаго строительства Соединеннаго Совѣщанія, Областной Военно-Промышленный Комитетъ проситъ Центральный всемѣрно поддержать постройку въ первую очередь линіи Верхнеудинскъ — Кяхта, находитъ неправильнымъ отнесеніе этой дороги Соединеннымъ Совѣщаніемъ къ линіямъ 3 очереди. Названная линія уже одобрена въ законодательномъ порядкѣ въ 1914 году и лишь начало войны пріостановило начало постройки. Въ виду необходимости соединить рельсовымъ путемъ Россію съ Монголіей— прекраснымъ рынкомъ для обрабатывающей промышленности Россіи, мѣстомъ вывоза: сырья, мяса, скота, чая въ Россію; дорога весьма дешевая, прорѣжетъ плодороднѣйшія и богатѣйшія мѣста западнаго Забайкалья, поможетъ усиленію торговыхъ отношеній съ Монголіей, дастъ возможность бороться намъ съ иностраннымъ вліяніемъ, улучшитъ послѣ войны нашъ торговый расчетный балансъ; нельзя не учитывать военное и стратегическое значеніе дороги; война до-

казала крайнюю важность монгольскаго рынка для Имперіи и потому, уже разрѣшенную, дорогу Верхнеудинскъ—Кяхта надлежитъ, по мнѣнію Комитета, въ первую и ближайшую очередь. По вопросу о Ленской дорогѣ Правленіе проситъ Центральный Комитетъ обратить вниманіе на выдвинутый новый варіантъ соединенія золотоноснаго Ленскаго района рельсовымъ путемъ Чита — Бодайбо, какъ болѣе короткимъ, пролегающимъ по удобнымъ мѣстамъ и прорѣзающимъ пріиски Баргузинской тайги и Олекминской системы; въ остальномъ Совѣщаніе признало правильнымъ порядокъ очередей, принятый Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ; подробный будетъ на-дняхъ высланъ. Военно-Промышленный. (Подписалъ) Предсѣдатель Гольшухъ.

II. Заявленія Военно-Промышленныхъ Комитетовъ.

1. Особое мнѣніе представителей Архангельскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета.

При разрѣшеніи вопроса о проведеніи линіи Котласъ — Сорока мы, какъ мѣстные представители, ограничены были временемъ и не успѣли съ достаточной ясностью убѣдить почтенное Собраніе въ раціональности соединенія рельсовымъ путемъ Архангельска съ вышеупомянутой линіей; между тѣмъ такое соединеніе существенно важное и не только съ мѣстной точки зрѣнія, но и общегосударственной. По принятому проекту разстояніе Емца (станція сѣверныхъ дорогъ) Сорока составляетъ 340 верстъ, требуетъ громадныхъ затратъ и проходитъ по мало населенной, или вовсе не заселенной мѣстности, не имѣющей никакой промышленности и бѣдной лѣсами. Направленіе же Архангельскъ — Сорока прямымъ путемъ черезъ Онегу составитъ всего 300 верстъ. Мѣстность въ этомъ направленіи сравнительно населенная и кромѣ того на немъ же находится городъ Онега, являющійся богатымъ промышленнымъ центромъ сѣвера.

Не подлежитъ сомнѣнію, что Государственные интересы требуютъ, чтобы Архангельскій портъ и Мурманская желѣзная дорога, на которые затрачены большія средства, были использованы въ полной мѣрѣ, а потому необходима согласованность въ дѣятельности какъ Архангельскаго порта, такъ и порта Мурманской дороги. Послѣдняя является связующимъ звеномъ и, слѣдовательно, разстояніе между обоими этими портами должно быть выбираемо наиболѣе кратчайшее. Тяготѣніе грузовъ къ Архангельску было исконное, несомнѣнно то же тяготѣніе останется за нимъ и въ будущемъ, въ виду оборудованности порта складочными помѣщеніями, а также удобствъ какъ для разгрузки, такъ и нагрузки морскихъ пароходовъ, накладные расходы могутъ быть сведены къ

минимуму. Сѣверъ жилъ, да, вѣроятно, и будетъ жить экспортомъ; грузы будутъ поступать въ Архангельскъ троякимъ путемъ: сѣверными дорогами, водою и Бѣломорской желѣзной дорогой; при такомъ построеніи транзитные грузы, казалось, имѣютъ какъ бы лишній пробѣгъ (162+300—350) въ 112 верстъ. Но при общемъ разстояніи въ нѣсколько тысячъ верстъ (до Сибири, напримѣръ) эти 112 верстъ существенной разницы не представляютъ и съ лихвой покрываются предъявляемыми удобствами порта; кромѣ того, въ случаѣ замерзанія Архангельскаго порта, или другихъ какихъ-либо причинъ, препятствующихъ отправить изъ него грузъ моремъ, явится полная возможность вывезти таковые, при томъ, кратчайшимъ путемъ—(300 верстъ), иначе предстоитъ сдѣлать кривую, т. е., везти до станціи Емцы (162 версты) и далѣе на Сороку 350 верстъ, что безусловно удорожитъ доставку.

Значеніе предлагаемаго направленія еще болѣе пріобрѣтаетъ цѣнность съ проведеніемъ Бѣломорской желѣзной дороги. Грузы послѣдней—мѣстные и транзитные—не будутъ удалены отъ замерзающаго порта Кола или Романовъ на Мурманѣ. Это обстоятельство рано или поздно побудитъ насъ соединить Архангельскій портъ съ Мурманомъ прямою желѣзнодорожною линіей, черезъ Онегу. И тогда проектированная линія Сорока—Емца явится параллельной. Проведеніе линіи отъ Архангельска до Сороки по береговой полосѣ имѣетъ и то преимущество передъ направленіемъ Емца—Сорока, что она можетъ имѣть и мѣстное значеніе, такъ какъ пройдетъ по заселенному берегу Бѣлаго моря богатыми своими промыслами. Эти соображенія, невысказанныя нами за краткостью времени въ Совѣщаніи Центральнаго Комитета, повелительно побуждаютъ насъ подать настоящее заявленіе и покорнѣйше просить Центральный Военно-Промышленный Комитетъ, при разсмотрѣніи сѣти проектируемыхъ линій Комиссіей, подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія И. Н. Борисова, имѣющей быть 3-го ноября сего года, внести черезъ представителя Комитета изложенную поправку къ сѣти и съ своей стороны не отказать поддержать ее, какъ наиболѣе раціональную съ общегосударственной точки зрѣнія.

Представители Архангельскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета (подписали): И. В. Кривоносовъ, В. А. Ленгауеръ, Н. В. Преображенскій.

Петроградъ 26-го октября 1916 г.

II. Докладная записка Балтскаго городского головы и члена Балтскаго Военно-Промышленнаго Комитета.

Центральному Военно-Промышленному Комитету по вопросу о постройкѣ подъѣздного пути ст. Балта-Балта городъ-Ольгополь-Савранъ или питающей линiи ст. Балта-Балта городъ-Ольгополь-Чечельникъ и Балта гор.-Савранъ-Хащевата.

Одесскiй Военно-Промышленный Комитетъ въ засѣданiи своемъ 8-го Октября, разбирая планъ желѣзнодорожнаго строительства на 5 лѣтъ, намѣтилъ 4 очереди постройки магистральныхъ линiй, а линiи, питающiя магистраль, оставилъ совсѣмъ безъ обсужденiя (такъ называемыя линiи подъѣздныхъ путей), несмотря на то, что мною была представлена обстоятельная историческая записка въ частности о подъѣздномъ пути ст. Балта-Балта городъ-Ольгополь и Балта-Савранъ.

Находя такое устраненiе неправильнымъ, я, въ качествѣ представителя Балтскаго Военно-Промышленнаго Комитета, настаиваю на обсужденiи моей записки о предлагаемомъ пути въ настоящемъ Совѣщанiи Центральнаго Военно-Промышленнаго Комитета.

Обращаясь къ докладу по существу возбуждаемаго вопроса, я, прежде всего, долженъ заявить, что принципiально не согласенъ ни съ запиской, легшей въ основанiе обсужденiя Комитета въ засѣданiи 8 октября, ни съ самимъ совѣщанiемъ. Я полагаю, что товарообмѣну на мiровомъ рынкѣ подлежитъ лишь излишекъ товаровъ, остающихся послѣ правильнаго распредѣленiя внутри страны, а интересы вывоза и вообще международной торговли, по моему мнѣнiю, не должны доминировать, а подчиняться интересамъ внутренняго благосостоянiя. Между тѣмъ, означенное совѣщанiе такъ конструировано, какъ будто у нашей Родины нѣтъ болѣе интересовъ, какъ интересовъ внѣшней торговли, вывоза на мiровой рынокъ и при томъ наипаче черезъ Одессу-портъ. Такой взглядъ совѣщанiя представляется коренной ошибкой.

Второй ошибкой совѣщанiя является то, что все совѣщанiе, а равно и записка, легшая въ основу совѣщанiя, совершенно игнорируютъ военно-стратегическiя соображенiя, о коихъ въ обоихъ

документахъ и въ данныхъ преніяхъ не содержится ни слова. Получилась такая иллюзія, какъ будто мы присутствуемъ въ засѣданіи Промышленнаго Комитета, но не Военно-Промышленнаго, долженствующаго преслѣдовать цѣли постройки линіи главнымъ образомъ военныя и стратегическія на первомъ планѣ работъ.

При наличности такого взгляда на планъ желѣзнодорожнаго строительства, когда всѣ интересы сводятся къ постройкѣ путей, къ развитію международной торговли черноморскихъ портовъ (а главное портъ Одесса), конечно, при извѣстной послѣдовательности, является совершенно понятнымъ игнорированіе подъѣздныхъ путей, какъ обслуживающихъ и интересы внутренняго товарообмѣна, такъ же важные для міровой торговли интересы военно-стратегическія.

Сужденію же Центральнаго Комитета подлежитъ лишь подъѣздной путь ст. Балта-Балта городъ—Ольгополь, Балта-Саврань протяженіемъ около 100 верстъ, путь, который, какъ видно изъ приложенной къ протоколу засѣданія Одесскаго Комитета исторической записки, уже былъ всесторонне обслѣдованъ и разрѣшенъ къ постройкѣ какъ Порайоннымъ Комитетомъ, такъ и г.г. Министрами Путей Сообщенія, Финансовъ и Военнымъ.

Не повторяя тѣхъ данныхъ, какіе установлены при многократномъ изслѣдованіи этой линіи, мы можемъ лишь признать установленнымъ положительно: 1) что линія эта стратегически выгодна, такъ какъ она, соединяя разщепку главной магистрали Кіевъ-Одесса и Харьковъ-Одесса (соединяющіеся у ст. Бирзула), даетъ возможность устраивать по этимъ магистралямъ разгрузку движенія и устранять возможность пробки у ст. Бирзула, конечно, если конечные пункты подъѣзднаго пути Ольпополь и м. Саврань соединятъ: первый—съ Чечельникомъ узкоколейный черезъ Рудницу съ ширококолейной магистралью и второй—со ст. Хащевата, узкоколейной съ ширококолейной на ст. Подгородная.

При этомъ надо имѣть въ виду, что Подольская губернія является пограничной съ Австріей и Румыніемъ и чѣмъ гуще сѣть ея дорогъ будетъ развита, тѣмъ, несомнѣнно, удобнѣе и легче могутъ быть достигаемые благопріятные результаты. Изложенная сторона этой линіи упущена Одесскимъ Комитетомъ въ силу неправильныхъ принциповъ, положенныхъ въ основу обсужденія вопроса.

2) что дорога эта экономически выгодна, ибо, какъ признаетъ

докладъ, можно безъ преувеличенія сказать, что „на югѣ Россіи нѣтъ и нельзя опасаться бездоходныхъ линій"; такъ и съ другой стороны, линія эта, соединяя указанную выше расщепку магистрали, прорѣзываетъ очень богатый какъ хлѣбомъ, такъ и строительными матеріалами (м. Саврань—огромные залежи гранита, Могильная—сахарный заводъ—лѣса и пр. районъ).

3) что дорога эта также не представляетъ трудностей постройки, ибо пролегаетъ почти по ровной мѣстности, требуя постройки очень немногихъ и недлинныхъ мостовъ и не пересѣкая глубокихъ и широкихъ рѣкъ. Кромѣ того, на постройку города Балта и Ольгополь и м. Саврань вносятъ въ казну 25.000 руб., даютъ безвозмездно земли въ количествѣ около 40 десятинъ, песокъ, глину, воду и т. д.

Изложенныя соображенія, а равно и тѣ, которыя будутъ представлены вниманію Центральнаго Комитета, при словесныхъ объясненіяхъ въ засѣданіи онаго, даютъ мнѣ, какъ представителю интересовъ Балтскаго Военно-Промышленнаго Комитета, такъ и интересовъ въ частности города Балты, ходатайствовать передъ Центральнымъ Военно-Промышленнымъ Комитетомъ о включеніи предлагаемой линіи, какъ линіи, питающей главную магистраль, въ первую очередь желѣзно-дорожнаго строительства. (Подписалъ) Членъ Балтскаго Военно-Промышленнаго Комитета, Балтскій Городской Голова Н. Петковичъ.

III. Заявленіе Представителя Иркутскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета.

Горный Инженеръ В. А. Обручевъ при первыхъ изслѣдованіяхъ Олекминско-Витимскаго района въ 1890 г. пришелъ къ заключенію, что „если будетъ найденъ дешевый способъ полученія золота изъ коренныхъ породъ . . . то Олекминско - Витимская горная страна дастъ еще милліоны пудовъ золота изъ старыхъ отваловъ и мощныхъ толщъ золотоноснаго песчаника и сланца". (См. „Геолог. изслѣд. Олекм. Вит. Горн. страны въ 1890 г." В. А. Обручева. Стр. 69).

Послѣдующими изслѣдованіями того же Обручева, а также Герасимова, Преображенскаго и др. геологовъ подтвердилось, что залеганіе золотоносныхъ сланцевъ и песчаниковъ простирается между р. Витимомъ (Бодайбо) и р. Леной (Мача) на 500 верстъ, при ширинѣ полосы въ 60 верстъ—всего около 30.000 кв. верстъ. По приводимымъ у проф. Обручева анализамъ—отъ 21% до 50% этихъ породъ оказались содержащими золото около ½ золотника (47 дол.) на 100 пуд. породы. (См. В. А. Обручевъ „Геологическая карта Ленскаго Золотоноснаго района. Описаніе листовъ IV—1 и IV—3, стр. 271, 1907 годъ). Полагая, что на всей площади сланцевъ и песчаниковъ содержаніе золота будетъ даже не 47 дол., а лишь 24 доли на 100 пуд., получимъ на 1 кв. версту площади, т. е. 250.000 кв. саж., и при выработкѣ только на глубину 1 саж.,—слѣдующее количество золота:

$$\frac{250.000 \cdot 1.200 \cdot 24}{100 \cdot 96 \cdot 40 \cdot 96} = 195 \text{ пуд. золота съ 1 кв. вер.}$$

Полагая, что изъ всей площади между Витимомъ и Леной (не считая районовъ къ югу отъ Витима (Мамскій золотоносной районъ) и къ сѣверу отъ Мачи (Вилюйскій и Алданскій районъ), а также не считая завѣдомо золотоносную Камчатку, т. е. ограничиваясь только райономъ, подробно обслѣдованнымъ Геологическимъ Комитетомъ и считая, что изъ всей его поверхности въ 30.000 кв. верстъ только 10%, т. е. 3.000 кв. верстъ будетъ содержать вышеуказанное количество золота на 1 версту (по Обручеву 35% площ. съ содержаніемъ 47 дол. на 100 пуд.), получимъ общее количество золота, содержащагося въ этомъ районѣ:

$3.000 \times 195 = 585.000$ пудовъ при углубленіи только на 1 сажень въ коренныя породы и не считая разсыпного золота.

Этотъ подсчетъ во всякомъ случаѣ не является преувеличеннымъ, такъ какъ исходитъ изъ весьма осторожныхъ данныхъ проф. Обручева, уменьшенныхъ еще въ 6 разъ.

Если прибавить Мамскій, Вилюйскій и Камчатскій районы, то общее количество золота въ этой отдаленной части Восточной Сибири будетъ дѣйствительно нѣсколько милліоновъ пудовъ, а вѣдь каждый милліонъ пудовъ золота это 20—30 миллiардовъ Государственнаго богатства!

Конечно, добыть такое количество золота можно только тогда, когда техническое оборудованіе пріисковъ будетъ усовершенствовано, чтобы можно было работать не на 2,5 золотн. содержанія,

какъ теперь, а на 25 доляхъ—какъ работаютъ хотя бы на Уралѣ. А это возможно только въ случаѣ соединенія Бодайбо съ Сибирской желѣзной дороги—непрерывнымъ путемъ, а таковой дешевле всего и короче будетъ по направленію отъ Иркутска (1.180 верстъ,—противъ 1.518 верстъ отъ Тулуна, или 1.621 вер.—отъ Тайшета). (Подписалъ) Горный Инженеръ В. Т. Половниковъ.

IV. Заявленіе Представителя Московскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета.

Господину Предсѣдателю Совѣщанія при Центральномъ Военно-Промышленномъ Комитетѣ по вопросамъ Желѣзнодорожнаго строительства.

Во исполненіе порученія, возложеннаго на насъ делегировавшими насъ организаціями, мы, нижеподписавшіеся, просимъ Васъ доложить слѣдующія положенія.

1. Проектируемая желѣзнодорожная сѣть должна имѣть въ виду: а) прежде всего развитіе русскаго экспорта въ цѣляхъ созданія активнаго баланса, путемъ вывоза продуктовъ добывающей и обрабатывающей промышленности, б) развитіе сѣти, обезпечивающей нашу промышленность топливомъ и сырыми матеріалами, в) созданіе сѣти мѣстныхъ путей сообщенія въ тѣхъ же цѣляхъ развитія производительныхъ силъ страны.

2. При проектированіи новыхъ магистралей необходимо устанавливать точныя сравненія въ видахъ наибольшей экономіи народныхъ средствъ, стоимости и экономическаго значенія сооруженія новыхъ линій и усиленія пропускной способности существующихъ.

3. Осуществленіе проектируемой сѣти съ очевидностью требуетъ затраты такого количества силъ, энергіи и времени, что представляется необходимымъ немедленно же приступить къ подготовительнымъ работамъ, не стѣсняясь тѣмъ обстоятельствомъ, что фактическое сооруженіе можетъ быть производимо въ полномъ масштабѣ лишь вслѣдъ за окончаніемъ военныхъ дѣйствій.

4. Въ планѣ, составленномъ Особымъ Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ, явно не приняты во вниманіе въ надлежащей мѣрѣ

интересы Московскаго района и города Москвы, долженствующихъ играть значительную роль въ предстоящемъ развитіи отечественной промышленности. Экономическая жизнь этого района, несомнѣнно, уже доказала право имѣть непосредственный и самостоятельный выходъ къ Ледовитому океану и Балтійскому морю; переживаемый исключительный моментъ, стоящая передъ нами задача указываютъ на необходимость создать для того же района и для города Москвы новые пути въ соотвѣтствіи съ той государственной проблемой, которую выдвинула эта война и которую она призвана разрѣшить.

5. Осуществленіе проектируемой сѣти немыслимо, если нынѣ же не будутъ приняты мѣры къ коренному измѣненію всей обстановки, въ коей до сего времени протекало у насъ желѣзнодорожное строительство. Въ области техническаго образованія, разрѣшеній концессій, техническихъ требованій, финансированія, таможеннаго, горнаго, тарифнаго и акціонернаго законодательствъ. Составъ Особаго Междувѣдомственнаго Совѣщанія долженъ быть пополненъ представителями общественныхъ организацій на правахъ членовъ его. Окончательное рѣшеніе не можетъ быть принято помимо Законодательныхъ Палатъ.

6. Широкое желѣзнодорожное строительство является неизбѣжнымъ условіемъ, при которомъ можетъ быть сохранена экономическая независимость и мощь Россіи; строительство это немыслимо безъ измѣненія вышеуказанныхъ условій, тѣсно съ нимъ связанныхъ, а эти измѣненія должны сопровождаться установленіемъ опредѣленнаго политическаго правового и соціальнаго уклада русской жизни, стоящаго въ соотвѣтствіи съ широкими народно-хозяйственными интересами. (Подписали) Замѣститель Предсѣдателя Московскаго Областного Военно-Промышленнаго Комитета Сергѣй Смирновъ. Представитель Всероссійскаго Союза Городовъ инженеръ путей сообщенія Петръ Юреневъ.

V. Заявленіе Представителя Петропавловскаго Военно-Промышленнаго Комитета отъ 20 октября 1916 года.

Въ дополненіе къ отзыву Омскаго Областного Комитета о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Сибири, отъ имени Петропавловскаго Комитета прошу включить въ первую очередь (ближайшее, 1917—1922 г.г., пятилѣтіе) постройку линіи Петропавловскъ—Кокчетавъ, по которой произведены изысканія и экономическое обслѣдованіе еще въ 1911 году, составлена докладная записка Петропавловской Городской Управой и линія эта разрѣшена правительствомъ къ постройкѣ. (Подписалъ) Товарищъ Предсѣдателя Л. Ушаковъ.

VI. Особое мнѣніе Делегата Самарскаго Областного Комитета А. И. Кана по вопросу о постройкѣ новой желѣзной дороги Стерлитамакъ—Кинель.

Рѣшеніе Совѣщанія не внести эту дорогу въ планъ желѣзнодорожнаго строительства считаю ошибочнымъ по слѣдующимъ мотивамъ.

Районъ дороги проходитъ по Западной части Уфимской губерніи около 150 верстъ и по Самарской губерніи примѣрно 250 верстъ; прорѣзываемый край чрезвычайно богатый, плодородный, тяготѣетъ исключительно къ Самарскому району Самаро-Златоустовской жел. дор. и черезъ таковой къ центральнымъ фабричнымъ рынкамъ, столицамъ и къ Балтійскимъ портамъ.

Кромѣ того, дорога эта должна дать правильный выходъ огромнымъ количествамъ чугуна и другихъ металловъ Комаровскихъ рудниковъ и Магнитной горы. Чугунъ этотъ требуется прежде всего для своего ближайшаго пункта тяготѣнія, для Самары и для Самарскихъ крупнѣйшихъ казенныхъ заводовъ (Трубочный, Сергіевскій и желѣзнодорожныя мастерскія), а также для

заводской промышленности Симбирской, Нижегородской и другихъ губерній, лежащихъ вдоль Московско-Казанской жел. дороги и сѣвернѣе ея.

Далѣе для района дороги Троицкъ—Стерлитамакъ—Кинель чрезвычайно выгодно, что онъ при этомъ направленіи получаетъ кратчайшее соединеніе съ Волгой.

Постройка дороги Стерлитамакъ—Кинель могла бы быть отложена, если бы были построены линіи отъ Стерлитамака до ст. Давлеканово и до ст. Абдулино Самара-Злат. жел. дороги (около 300 вер.). Но по журналу Особаго Совѣщанія Товарища Министра Путей Сообщенія И. Н. Борисова вести линію на Абдулино нельзя въ предотвращеніи дальнѣйшей загрузки участка Абдулино—Батраки. Въ такомъ случаѣ необходимо направить линію отъ Стерлитамака именно прямо на Кинель (Самара), дабы, какъ уже выше указано, соединить кратчайшимъ путемъ районъ дороги со своими рынками тяготѣнія и Волгой.

Кромѣ того, чрезвычайно важно, что постройкой дороги Стерлитамакъ—Кинель будетъ навсегда устранена опасность, грозящая элеваторамъ Государственнаго Банка въ Самарѣ (на 3½ милліоновъ пудовъ) и ея района, крупнѣйшимъ Самарскимъ мельницамъ (перерабатывающимъ до 24 милліоновъ пудовъ зерна), продовольствію Самарскаго района столичныхъ и сѣверныхъ центровъ—путемъ отвлеченія изъ-подъ Самары ея хлѣбныхъ и сельско-хозяйственныхъ грузовъ на Саратовъ постройкой дороги Стерлитамакъ—Николаевскъ—Саратовъ; дороги совершенно излишней, безполезной и не нужной, могущей подрывать въ корнѣ торговую промышленность Самарскаго края и существенно уменьшить доходность казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Ташкентской и Самаро-Златоустовской.

Такимъ образомъ я полагаю, что необходимо строить въ очереди 1920—1922 г. желѣзную дорогу Стерлитамакъ—Кинель съ соединительными линіями къ Самаро-Златоустовской жел. дорогѣ (Давлеканово и Абдулино). (Подписалъ) А. Канъ.

Петроградъ, 28 октября 1916 г.

СПИСОКЪ ЛИНІЙ

ПРЕДПОЛОЖЕННЫХЪ КО ВКЛЮЧЕНІЮ ВЪ ПЛАНЪ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО СТРОИТЕЛЬСТВА НА ПРЕДСТОЯЩІЕ ГОДЫ, РАЗСМОТРѢННЫХЪ И ПРИНЯТЫХЪ СОВѢЩАНІЕМЪ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ОБЛАСТНЫХЪ ВОЕННО-ПРОМЫШЛЕННЫХЪ КОМИТЕТОВЪ 20, 21 и 22 ОКТЯБРЯ 1916 ГОДА.

1. Внѣочередныя линіи, коихъ постройка должна быть начата въ 1917 г.

№№ по порядку.			
1.	Москва—Штеровка съ выходомъ на Маріуполь и Ростовъ	1120	вер.
2.	Харьковъ—Пенза—Инза	900	„
3.	Александровъ-Гай—Чарджуй (съ мостомъ въ Саратовѣ)	1720	„
4.	Котласъ—Сороки	800	„
5.	Орелъ—Новгородъ	711	„
6.	Саратовъ—Азовское море, съ вѣтвью на Миллерово	900	„
7.	Долинская—Вознесенскъ	120	„
8.	Умань—Помощная—Долинская	270	„
9.	Цареконстантиновка—Маріуполь—Таганрогъ	200	„
10.	Нижній—Симбирскъ	503	„
11.	Керчь—Туапсе	301	„
12.	Екатеринбургъ-Синарская и Шадринскъ-Омская жел. дор. (примѣрно Мишкино или Ишимъ)	300	„
13.	Черусти—Рузаевка	368	„
	ВСЕГО	8213	вер.

2. Линіи I-й очереди (съ 1918 по 1922 г.г. включительно).

1.	Бѣломорская	1500 вер.
2.	Полоцкъ—Осиповичи—Житковичи—Новоградъ-Волынскій	500 „
3.	Рязань—Тула—Барановичи	974 „
4.	Орелъ—Лиманъ, съ выходомъ на Ростовъ н/Д.	745 „
5.	Краматорская—Цареконстантиновка	200 „
6.	Кисканъ—Бердяушъ (Міассъ)	490 „
7.	Иркутскъ—Усть—Илга	380 „
8.	Березовка—Умань (съ перешивкою подъѣздного пути—Гайворонъ—Бердичевъ)	370 „
9.	Козловъ—Святой Крестъ	1081 „
10.	Ермолино—Нижній	186 „
11.	Симбирскъ—Кинель	200 „
12.	Муромъ—Сасово—Моршанскъ—Тамбовъ, съ продленіемъ до Токаревки	410 „
13.	Заволжская	1213 „
14.	Армавиръ—Кардоникъ	160 „
15.	Линіи по южному берегу Крыма, съ вѣтвью къ Южнымъ жел. дор.	250 „
16.	Екатеринодаръ—Горячій Ключъ	60 „
17.	Южно-Сибирская (Орскъ—Акмолинскъ—Славгородъ—Павлодаръ—Барнаулъ)	1850 „
18.	Петропавловскъ—Кокчетавъ	220 „
19.	Акмолинскъ—Спасскій Заводъ	250 „
20.	Барнаулъ—Кузнецкъ	250 „
21.	Славгородъ—Семипалатинскъ—Вѣрный	1400 „
22.	Ачинскъ—Енисейскъ	307 „
23.	Кострома—Красноуфимскъ—Кыштымъ—Ишимъ (съ тѣмъ, чтобы изысканія были начаты немедленно)	1800 „
24.	Смоленскъ—Юрьевъ	521 „
25.	Перевальная (Тифлисъ—Владикавказъ, съ продолженіемъ до Св. Креста)	370 „
26.	Вернеудинскъ—Кяхта	231 „
27.	Кудьма—Навашино	127 „
28.	Верхневолжская (Кашинъ—Новки)	332 „

29.	Тобольскъ—Тавда	180 вер.
30.	Уральскъ—Самара	240 „
31.	Нея—Макарьевъ—Семеновъ	212 „
32.	Житоміръ—Шепетовка	120 „
33.	Курскъ—Кременчугъ	370 „
34.	Уфа—Пермь—Печора, съ вѣткою на Кизеловскія копи	880 „
35.	Самара—Николаевскъ	192 „
36.	Кіевъ—Одесса	400 „
37.	Екатеринославъ—Александровскъ	100 „
38.	Ворожба—Нижнеднѣпровскъ	350 „
39.	Кинешма—Нея	150 „
	ВСЕГО	19621 вер.

3. Линіи II-й очереди (послѣ 1922 года).

1.	Свирь—Вытегра—Котласъ	750 вер.
2.	Лукояновъ—Сасово и вѣтки къ заводамъ	350 „
3.	Троицкъ—Стерлитамакъ	550 „
4.	Стерлитамакъ—Абдулино	170 „
5.	Стерлитамакъ—Николаевскъ (Саратовъ)	550 „
6.	Грачи—Тихорѣцкая	300 „
7.	Акмолинскъ—Семипалатинскъ	655 „
8.	Вѣрный—Джаркентъ—Китайская граница	280 „
9.	Енисейскъ—Томскъ	500 „
10.	Купянскъ—Калачъ	470 „
11.	Тамбовъ—Донецкій бассейнъ	500 „
12.	Саратовъ—Славянскъ	700 „
13.	Вятка—Кама	400 „
14.	Торговое—Дивное	220 „
15.	Дивное—Астрахань	300 „
16.	Тихорѣцкая—Бѣлорѣченская	150 „
17.	Термезъ—Кафиринганъ	250 „
18.	Термезъ—Сарай	180 „

19.	Называевка—Тара	300	вер.
20.	Семипалатинскъ—Буранъ	500	„
21.	Орелъ—Коростень	615	„
22.	Прикаспiйская (Алятъ—Астара)	195	„
23.	Второе соединенiе Карса съ Закавказскими ж. д.	350	„
24.	Уральскъ—Гурьевъ	490	„
25.	Кузнецкъ—Балашовъ	310	„
26.	Москва—Вильно	790	„
27.	Саратовъ—Сасово	400	„
28.	Котласъ—Пермь	700	„
29.	Царицынъ—Петровскъ	700	„
30.	Челябинскъ—Синарская	120	„
31.	Кiевъ—Прилуки—Ромны—Сумы—Ст. Осколъ—Воронежъ	660	„
32.	Гришино—Бердянскъ	420	„
33.	Родаково—Поворино	350	„
34.	Кузнецкъ—Балашовъ	310	„
35.	Золотоноша—Миргородъ—Грайворонъ—Бѣлгорогъ—Корочa	660	„
36.	Кунгуръ—Чепца	150	„
37.	Владимiровка—Царевъ—Букатинъ (противъ Царицына)	130	„
38.	Обь—Котласъ	1202	„
39.	Купянскъ—Лозовая	200	„
40.	Омскъ—Атбасаръ	270	„
41.	Кокчетавъ—Акмолинскъ	200	„
	ВСЕГО	18097	вер.

4. Линiи III-й очереди.

1.	Уральскъ—Царицынъ	550	вер.
2.	Москва—Орелъ—Готня	550	„
3.	Сасово—Петроградъ	914	„
4.	Разъѣздъ Оросительный—Кузнецкъ	345	„
5.	Важины—Финляндская граница	110	„

6.	Илецкъ—Орскъ	250 вер.
7.	Орелъ—Пятигорскъ	1260 „
8.	Райгородка—Недвиговская—Канеловская—Екатеринодаръ—Туапсе	435 „
9.	Царицынъ—Владикавказъ	550 „
10.	Минусинскъ—Бѣлоцарскъ	400 „
11.	Вѣтка къ Джунгарскимъ воротамъ	— „
12.	Москва—Мурманъ (до р. Свири, на Олонецкой линіи)	850 „
	Пермь—Оханскъ—Нижній-Новгородъ	850 „
14.	Кустанай—Кокчетавъ	420 „
	ВСЕГО	7234 вер.

5. Списокъ линій строющихся (изъ числа помѣщенныхъ въ планѣ инж. Борисова).

1.	Кольчугино—Кузнецкъ—Тельбесъ	268 вер.
2.	Новобѣлица—Черниговъ—Прилука	205 „
3.	Черниговъ—Кіевъ	138 „
4.	Орша—Ворожба	442 „
5.	Жашковъ—Цвѣтково	120 „
6.	Умань—Николаевъ	261 „
7.	Федоровка—Скадовскъ—Хорлы	244 „
8.	Джанкой—Херсонъ	178 „
9.	Оренбургъ—Уфа	386 „
10.	Орскъ—Троицкъ	400 „
11.	Ея—Преградная	90 „
12.	Тебердинская	140 „
13.	Шепетовка—Ямполь—Красное	180 „
14.	Луга—Валдай	192 „
15.	Соединительная вѣтвь Орѣхово—Киржачъ	45 „
16.	Бессарабскія	558 „
	ВСЕГО	3.847 вер.

ОБЩІЙ ИТОГЪ.

1.	Линіи внѣочередныя	8.213 вер.
2.	„ I очереди	19.621 „
3.	„ II „	18.097 „
4.	„ III „	7.234 „
5.	„ строющіяся	3.847 „
	ВСЕГО	57.012 вер.